

8
2 ej



Universidad Nacional Autónoma de México

Escuela Nacional de Estudios Profesionales
"ACATLAN"

"EL MEMORANDUM DE PARIS. SU VALOR A LA LUZ DEL
DERECHO DE LOS TRATADOS."

T E S I S

Que para obtener el Título de
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

p r e s e n t a

EVA MONICA FLORES OLIVA



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CIUDAD DE MEXICO JUNIO 1989



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

EL MEMORANDUM DE PARIS. SU VALOR A LA LUZ DEL DERECHO DE LOS TRATADOS.

	PAG.
INTRODUCCION.	1
CAPITULO I EL DERECHO DE LOS TRATADOS.	4
1.1 Concepto de Derecho de los Tratados	4
1.2 Situación actual del Derecho de los Tratados.	8
1.3 Regulación Internacional.	13
1.3.1 Comisión de Derecho Internacional de Naciones Unidas.	15
1.3.2 Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.	17
1.3.2.1 Principios generales contenidos en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.	19
1.3.2.2 Importancia.	21
CAPITULO II APARICION DE RESOLUCIONES, RECOMENDA- CIONES Y OTROS INSTRUMENTOS QUE MODIFICAN HOY EN DIA EL DERECHO DE LOS TRATADOS.	
2.1 Cuáles son esos instrumentos .	25
2.2 Funcionalidad.	30
2.3 Cómo operan esos instrumentos	33
2.4 Renacimiento de la Costumbre Internacional.	40

CAPITULO III: EL MEMORANDUM DE PARIS	
3.1 Antecedentes.	45
3.2 Contenido e Importancia.	52
3.3 Implicaciones para las Marinas Mercantes de los paises en vias de desarrollo.	57
3.4 El principio "Res Inter Alios Acta Nec Nocere Nec Prodesse Potest".	64
3.4.1 Modificaciones a la Luz del Memorandum de Paris.	66
3.4.2 Resultado de Nuevas Tendencias en el Derecho de los Tratados.	68
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	71
ANEXOS:	
1. Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.	81
2. Memorandum de Entendimiento entre los Estados que ejercen control en sus puertos.	141
3. Reportes de la Organización Maritima Internacional.	194
4. Listado de buques reportados a DMI.	235
NOTAS BIBLIOGRAFICAS	239
BIBLIOGRAFIA	243

INTRODUCCION

El estudio de las relaciones internacionales se presenta para quien desee entrar en él, como un universo interesante para analizar cualquiera de los temas que abarca : política internacional, comercio internacional, geografía política, diplomacia, derecho internacional, y otros .

El Derecho Internacional Público se ha tomado como marco de referencia para el análisis del Memorandum de París, que es un acuerdo firmado por las autoridades de los puertos europeos, para de alguna manera, controlar el arribo de los buques de su área y extranjeros. El control que se pretende realizar no es a nivel de tráfico, sino de carácter técnico, ya que se pretende evitar al máximo, la derrama de petróleo u otras sustancias contaminantes al mar.

El objetivo de este trabajo es analizar desde el punto de vista jurídico la validez de tal acuerdo, en base a los principios establecidos en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.

Uno de los aspectos importantes a mostrar es que el Memorandum de París extiende sus obligaciones a terceros Estados no firmantes del mismo, violando así uno de los principios generales de derecho internacional. Además de que se presenta como una nueva manera de estructurar los acuerdos internacionales ya que el dinamismo de las relaciones entre estados ha venido sustituyendo día con

día la estructura tradicional de los tratados. La importancia e influencia en la Marina Mercante de los Países en vías de desarrollo es otro aspecto importante que se analizara, sobre todo en lo que se refiere específicamente a la marina mercante mexicana, ya que siendo un país con un situación geográfica privilegiada, es decir con costas al océano atlántico y al océano pacífico, el Área Marítima debiera ser un aspecto de más importancia para la economía nacional.

El presente trabajo se estructura en tres partes, la primera que se refiere a los fundamentos teóricos del Derecho de los Tratados y los principios generales de Derecho contenidos en la Convención de Viena sobre el mismo. La segunda, se refiere al dinamismo de las relaciones internacionales y sus efectos en el Derecho, Internacional, trayendo como consecuencia la aparición de resoluciones y recomendaciones que modifican hoy en día el Derecho de los Tratados. La tercera parte se refiere al análisis del Memorandum de París y su valor a la luz del Derecho, en esta parte también se mencionará lo que se relaciona con la marina mercante mexicana. Después se presentan las conclusiones y recomendaciones para finalizar con los anexos y la bibliografía.

El análisis de este documento no solo dará la oportunidad de aplicar las bases jurídicas necesarias, sino además, hacer un llamado a la atención y recapacitar sobre la situación geográfica de nuestro país, esto con el

fin de aprovecharla para hacerse llegar más recursos que ayuden a mejorar la economía con divisas, explotando el transporte marítimo y la mano de obra con que contamos.

CAPITULO I EL DERECHO DE LOS TRATADOS.

1.1 Concepto de derecho de los tratados.

Para entender el moderno Derecho de los Tratados es necesario recordar primero que "en la antigüedad los tratados tenían por objeto principal generalmente asuntos bélicos, alianzas o condiciones de paz en las que sumariamente, quedaban estipuladas las penalidades impuestas al vencido."(1).

Con el desarrollo de los intereses económicos, y con la implantación, en la vida internacional de nuevos principios políticos y jurídicos, el campo de los compromisos entre Estados se ha hecho forzosamente más amplio.

Para comprender el concepto del Derecho de los Tratados se debe definir primero la esencia del mismo: los tratados. La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 en su artículo 2 afirma:

"Se entiende por tratado un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular."(2) De este modo se destaca la condición de que deben ser acuerdos escritos, no importando de que manera se les denomine.

Monroy Cabra dice que un tratado es "un acuerdo de

voluntades entre dos o mas sujetos de derecho internacional, destinado a producir efectos juridicos, los cuales consisten en crear, modificar o extinguir una relación juridica ." (3) Se habla ya de sujetos de Derecho Internacional ampliando así el concepto a las organizaciones internacionales, el Vaticano y los funcionarios habilitados por sus gobiernos para concluirlos. Es importante señalar además que los tratados traen consigo una serie de obligaciones o derechos a los que se comprometen quienes los firman.

Los tratados son pues instrumentos juridicos válidos a la luz del Derecho de los Tratados, por lo que deben ser cumplidos , respetados y contener las especificaciones y requerimientos expresados en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.

El Derecho de los Tratados explica el concepto de los mismos, su regulación y el desarrollo que ha seguido desde sus inicios con la Convención de Viena así como su evolución posterior.

El término tratado tiene dos sentidos: uno genérico que denomina cualquier clase de acuerdos realizados a manera de actos juridicos internacionales; y otro para designar los acuerdos solemnes o formales, llamados de un modo simplista. Dentro del primer grupo se encuentran los que versan sobre materias como límites, extradición, paz, amistad y otros cuya importancia es clara. Estos

requieren además la ratificación del órgano o comité legislativo del gobierno, organización o sujeto internacional que celebre dicho tratado.

Los segundos son aquellos en cuya celebración solo interviene el órgano ejecutivo, son los llamados: 'executive agreements' o acuerdos ejecutivos. Debemos señalar que, en la legislación mexicana no existe base jurídica o constitucional alguna para éstos, y que solo los mencionamos con fines teóricos.

Los nombres con los que se les conoce a los de ambos grupos los analizaremos en el segundo capítulo.

La importancia de los tratados se refleja en la utilidad de los mismos. Los acuerdos y alianzas celebrados desde la antigüedad han sido la base que sustenta el valor jurídico que se les confiere. Esto es claro para todas las Naciones y brinda certidumbre y estabilidad en la concertación de asuntos internacionales.

El Derecho de los Tratados ha venido a concentrar toda la legislación que los enmarca. Algunos juristas opinan que éste se basa en los principios de Derecho Internacional en cuanto son anteriores a esa nueva legislación. Esto se explica además porque la mayoría de estos tratados se celebran formalmente entre Estados y pueden ser de manera bilateral o multilateral, lo que nos hace volver la atención sobre la legislación que rige para la rige para la comunidad internacional. Cabe hacer notar

que los mismos Estados contratantes tienen además su propia legislación , por lo que deben cuidar que la negociación y el tratado no vayan contra de su cuerpo de normas interno .

Con todas estas características debemos tener cuidado de no considerar a la comunidad internacional como una serie de pactos entre distintos sujetos de derecho. Sino analizar todos los aspectos que engloban la concertación de tratados.

1.2 SITUACION ACTUAL DEL DERECHO DE LOS TRATADOS.

La práctica general muestra hoy en día que los Estados o los sujetos de derecho internacional tienden a celebrar un mayor número de tratados con un interés común para un grupo. De esta manera los tratados multilaterales son los más aceptables, incluso contienen cláusulas para que en caso necesario se adhieran otros sujetos. Al tratarse de algún problema que afecte a todos facilita la aceptación de estos acuerdos y reduce las instancias burocráticas y legales de los mismos.

"Pese a la doctrina de que los tratados solo obligan a las partes signatarias, los que crean derechos, como las Convenciones de la Haya sobre las reglas de la guerra, pueden tener efectos mucho más amplios "(4).

En este sentido se dice que un convenio no puede obligar solo a los Estados que lo firman, sino también a Terceros Estados. No crean deberes como a los firmantes pero si producirán efectos, y este punto es importante señalarlo pues será útil para el análisis en el Tercer Capítulo .

Por ejemplo , si se tratara de un convenio entre países sudamericanos para utilizar mejor su suelo o para explotar sus recursos naturales; obligaría a esas naciones, pero no a las demás. Esto no quiere decir que a las grandes potencias no les interesen los recursos natura--

les de la zona, sino que es un problema común propio de una región y no les afectaría en un corto plazo a sus intereses. Tal vez a largo plazo sería positivo pues significaría la existencia de más materias primas para sus mercados. Este ejemplo muestra que cuando un principio no logra conciliar los intereses de todas las Naciones de peso, no tiene reconocimiento como norma legal en una sociedad estructurada internacionalmente.

La situación cambia cuando se trata de convenios que afectan a todos, ejemplo: "el trato que debe darse a los prisioneros de guerra. Todas las naciones tienen interés en contar con un sistema regulador del trato de los prisioneros"(5). Ninguna nación puede estar segura al cien por ciento de que no se verá involucrada en un caso de guerra. Por esta razón es más fácil negociar esta situación en tiempos de paz, cuando existe la disposición a ello, que en tiempos de guerra cuando se presentan hostilidades.

Un acuerdo multilateral entre naciones no las obligará mientras no regule algún aspecto de la conducta que la comunidad internacional, o las potencias, tengan interés en imponer.

Esta es la situación que se vive actualmente en las relaciones internacionales. Se nota una tendencia a firmar acuerdos donde el factor más importante sea un problema de interés común, ya que al ser de la incum-

bencia de la mayoría, incluyendo a las potencias, se puede asegurar la colaboración de todos en su beneficio. Pero, aún falta analizar qué es lo que sucede cuando el factor común del acuerdo es vital para las potencias pero afecta negativamente a otros estados, sean o no en vías de desarrollo. Tal es el caso del Memorandum de París.

En los casos en que un acuerdo o convenio multilateral represente la codificación del derecho consuetudinario existente o de principios generales de jurisprudencia, su efecto internacional aumenta.

Para aquellos que los firman significaría la reafirmación de una ley semejante a alguna de su legislación nacional, pero para quienes no son partes contratantes, representará un consenso sobre algo que es derecho consuetudinario y les impondrá la difícil tarea de justificar prácticas contrarias. De ningún modo se les obligará legalmente con el contenido del convenio, pero sí con la práctica consuetudinaria del asunto. Aún en el caso de que no considerará la costumbre, el hecho de que sea un acuerdo entre varias potencias, debilita la posición de quien no quiera respetarlo. La importancia del renacimiento de la costumbre como práctica en las relaciones internacionales se analizará en el Segundo Capítulo.

Se observa que la tendencia general es a resolver las

cuestiones de interés común en el marco de un acuerdo multilateral. Sin pretender con esto restar importancia a las negociaciones bilaterales que tienen gran aceptación cuando se quieren resolver problemas directamente relacionados con las dos partes interesadas.

Por ejemplo, límites de frontera, acuerdos comerciales o problemas de migración como el caso de México y los Estados Unidos de Norteamérica.

A pesar de que cada Estado es libre de pactar con quien desee, no podemos dejar de mencionar que existen ciertas limitantes informales que merman esta acción. En el momento de negociar, o al estudiar tal negociación, la mayoría de las Naciones contemplan todos los aspectos posibles, positivos y negativos. El interés nacional no es solo un concepto teórico, es el elemento fundamental en toda negociación formal. El Derecho de los Tratados advierte como una de sus cláusulas el hecho de que no se pacte ningún acuerdo que vaya contra la legislación interna del Estado contratante. Ese interés nacional debe ser respetado antes de obligarse a nada no es válido alegar la contraposición al derecho interno como causa de incumplimiento.

Más aún, la propia Carta de las Naciones Unidas aparece como restricción formal a los acuerdos bilaterales que se opongan a ella. Es pues un ente supranacional que se encarga de vigilar el rumbo de las relaciones in-

ternacionales . Al final la dificultad de los tratados no consiste en el concepto básico de que deben observarse fielmente sino en los procesos de su valoración, modificación y terminación. El segundo aspecto es el que más nos interesa para efectos del análisis que nos ocupa

Los tratados bilaterales son más fáciles de cumplir y llevar a cabo ya que se trata de un problema que involucra a dos partes y en el cual el interés común es arreglarlo. Esto no sucede con los tratados multilaterales, pudiera darse el caso de que la esencia del mismo fuera de interés común para todos , pero si no sucede esto, y solo afecta a algunos, resulta muy difícil conciliar los intereses de terceros Estados.

Este punto también es importante pues el querer extender las obligaciones de un tratado a terceros Estados, es lo que ha provocado que se origine una nueva tendencia en el Derecho de los Tratados.

En el caso del Memorandum de París se observa que esto es lo que se marca con mayor énfasis, manifestandose así una modalidad en la celebración de tratados. Por supuesto no se hace de manera expresa, sino implícita y casi por coersión.

1.3 REGULACION INTERNACIONAL

Después de la Segunda Guerra Mundial y con el fin de ordenar y regular las relaciones internacionales se crearon diversas organizaciones y mecanismos con este propósito. La de mayor importancia fue la Organización de las Naciones Unidas establecida en 1945 por su Carta Constitutiva.

La celebración de acuerdos y tratados posteriores a la DNU, quedaba sujeta a los lineamientos que marcaba la Corte Internacional de Justicia. Sin embargo, el rápido desarrollo de las relaciones internacionales y la gran variedad de asuntos e intereses que se acordaban por medio de los tratados, fueron las principales causas para que se viera la necesidad de crear una Convención que regulara exclusivamente los tratados.

Desde la Primera Guerra Mundial se hablaba ya de un nuevo estilo en los acuerdos, basándose en uno de los catorce puntos de Wilson, preparados el ocho de enero de 1918, ante la presión del Manifiesto de la Paz de 1917 hecho por los países socialistas, en la Declaración sobre los Fines Pacíficos de los Estados Unidos frente a la Guerra. Este principio que señala la necesidad de que los tratados sean públicos afirma que:

" Los Pactos de paz deben ser conocidos de todos, preparados abiertamente, de manera que no haya en ade-

lante alianzas particulares de ninguna especie entre las naciones, sino una diplomacia que proceda siempre con franqueza y a la vista de todos"(6).

Sin embargo como ello no era suficiente y habia necesidad de dictar las normas que regularan lo relativo al Derecho de los Tratados," la Asamblea General de las Naciones Unidas asignó a la Comisión de Derecho Internacional la elaboración de un proyecto de Convención sobre el Derecho de los Tratados que contuviera las normas específicas sobre esa materia." (7)

1.3.1 COMISION DE DERECHO INTERNACIONAL DE NACIONES UNIDAS.

El proyecto de Convención recopilaba lo concerniente a las definiciones, restricciones, aplicación y normas de los tratados .

"En 1949 se había considerado el derecho de los tratados como uno de los que habrían de ser primeramente codificados, de ahí que se procediera a nombrar enseguida un relator. J.L.Brierly, seguido de Hersh Lauterpacht Gerald Fitzmaurice y Humphrey Waldock, cuyos informes fueron discutidos por la Comisión en su segundo y tercer periodo de sesiones." (8).

En 1959 se adoptaron de manera provisional, 14 artículos. Para 1962 ya se habían redactado 29 Artículos referentes a la conclusión, entrada en vigor y registro de los tratados. En 1963 24 Artículos sobre nulidad, terminación y suspensión ; en 1964 19 sobre aplicación, efectos, revisión e interpretación. El proyecto final fue aprobado por la Comisión en 1966 constando de 75 artículos con sus comentarios. Se sometió a la Asamblea con la intención de que se convocara a una reunión internacional.

En la sexta comisión, la Asamblea pidió al Secretario General que convocara a una conferencia de plenipotenciarios en Ginebra o en alguna otra ciudad. Se dirigió igualmente a los gobiernos para pedirles que presen-

taran sus observaciones al proyecto de la Convención con la fecha límite del 10 de julio de 1967.

Finalmente la Convención se llevó a cabo en Viena, donde se celebró en dos partes: "la primera del 26 de marzo al 24 de mayo de 1968 y la segunda del 9 de abril al 23 de mayo de 1969.

A la primera reunión asistieron 103 delegaciones que adoptaron de manera provisional los textos de 69 Artículos y en la segunda parte, en la que participaron ya 110 delegaciones, se adoptaron otros 23 Artículos, con el mismo carácter provisional. En su versión definitiva, la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados consta de 85 Artículos.

El acta final tiene a manera de anexos, varias declaraciones y resoluciones, como la Declaración sobre prohibición de ejercer coersión militar, política o económica en la conclusión de un tratado y la Declaración sobre participación Universal en la Convención" (9)

1.3.2 CONVENCIÓN DE VIENA SOBRE EL DERECHO DE LOS TRATADOS DE 1969.

Esta Convención se firmó "el 23 de mayo de 1969, y entró en vigor el 27 de enero de 1970"(10)

Asistieron 104 países, y fue aprobada en conjunto por 79 votos a favor, contra uno y 19 abstenciones. "La Convención fue firmada por los 32 países siguientes: Afganistán, Barbados, Bolivia, Brasil, Camboya, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, Filipinas, Finlandia, Ghana, Guatemala, Guyana, Honduras, Irán, Jamaica, Kenia, Liberia, Madagascar, Marruecos, México, Nepal, Nigeria, Perú, Sudán, Trinidad-Tobago, Uruguay, Yugoslavia y Zambia" (11)

En este documento se había reflejado el consenso de los Estados que formaban parte, incluso antes de su entrada en vigor sus normas iban recibiendo una aplicación cada vez más generalizada. Esta Convención regula los tratados celebrados únicamente de esta manera.

Así lo señala su Artículo 10., sin embargo, sus disposiciones no perderán fuerza si en un tratado las partes no son Estados, sino algunos otros sujetos de derecho. Esto se debe a que las normas tienen un origen consuetudinario y son la base para los acuerdos que concluyan las organizaciones internacionales por ejemplo.

La Convención señala como condiciones para los acuerdos entre Estados "que se hagan en forma escrita,

independientemente de que estén contenidos en un solo instrumento o en una serie sucesiva de instrumentos, cualquiera que sea el nombre que se le haya dado"(12)

Actualmente se reserva el nombre de tratados para designar los celebrados entre sujetos de derecho internacional, ya sean Estados u Organismos Internacionales.

Además es necesario que se de la participación del órgano provisto del poder para concluir tratados.

Se afirma entonces que, los sujetos que celebran tratados, según la Convención de Viena, requieren del poder y consentimiento del Estado u Organización que representan . No se consideran tratados con carácter internacional los celebrados entre personas físicas con Estados o personas jurídicas de diferentes Estados.

Es importante recordar la necesidad de que el órgano provisto de poder para celebrar tratados intervenga, y que además se incluya en el instrumento formal único del Estado en cuestión, es decir, la Constitución, Carta Magna, u otros. El simple intercambio de notas o Memoranda no es válido.

La Convención de Viena señala todas las características, requerimientos y normas que debe cumplir un tratado celebrado entre Estados, a fin de que se respeten y respalden por medio del Derecho Internacional y la Corte Internacional de Justicia como órgano encargado de vigilar el cumplimiento de las mismas.

1.3.2.1 PRINCIPIOS GENERALES CONTENIDOS EN LA CONVENCIÓN DE VIENA SOBRE EL DERECHO DE LOS TRATADOS DE 1969.

Existen una serie de principios generales, fundamentales, que rigen el Derecho de los Tratados. A continuación mencionaremos los que para efectos del presente análisis consideramos importantes:

a) El Principio "Pacta Sunt Servanda" Establecido en el artículo 26 de la Convención de Viena, afirma la obligatoriedad de los tratados, respecto a las partes, y menciona además el cumplimiento de los mismos con base en la buena fe. Este principio que significa que los pactos deben ser respetados, compromete a las partes a respetar los acuerdos contraídos. No se podría asegurar la paz internacional si no hubiera la certeza de que los tratados se respetarán. Inclusive, la propia Convención establece que no se pueden alegar las normas de derecho interno como causa de incumplimiento de un tratado. La excepción es que el tratado vaya en contra de tal legislación o sus normas fundamentales.

b) El principio "Res Inter Alios Acta Nec Nocere Nec Prodesse Potest". Este principio quiere decir que los tratados solo crean obligaciones entre las partes, es además el que más nos interesa en este análisis. En efecto, un tratado no puede crear obligaciones para sujetos que no han participado en él, puesto que no han podido dar su consentimiento. Esta es la norma, sin embargo,

más adelante nos detendremos a estudiar este principio que contiene excepciones muy importantes.

c) El principio "Ex consensu adveniat vinculum" que explica que el consentimiento es la base de la obligación jurídica. Al no haber un ente supranacional que obligue a las partes a respetar un tratado, éstas tienen que expresar su consentimiento para obligarse jurídicamente por un tratado. El consentimiento debe darse preferentemente por escrito.

En la actualidad y con frecuencia los Estados son presionados de más de una manera para obligarse por un tratado. Lo que constituye una violación al Derecho Internacional y a la soberanía de cada Estado en lo que se refiere a su derecho de autodeterminación.

"La realidad internacional muestra que la falta de vicios en el consentimiento, no es un requisito indispensable para la validez de los tratados. Los acuerdos concluidos por imposición de una parte más fuerte son válidos, en la medida en que la parte más fuerte conserva su preeminencia" (13)

Este es otro ejemplo de la manera en que al final se imponen siempre los intereses del más fuerte. Esto es ya una práctica común en las relaciones entre Estados, y no porque este aceptada de común acuerdo, sino por los nexos de dependencia de unos con otros.

1.3.2.2 IMPORTANCIA

Con todo lo anteriormente expuesto podemos afirmar que la importancia de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados reside precisamente en que es el instrumento principal de la regulación de los acuerdos contractuales entre los Estados.

El Tratado de Viena no deja a un lado el conjunto de normas consuetudinarias previamente establecidas: se ha basado en él y ha consolidado el Derecho de los Tratados. Cuando la Convención entró en vigor se dio una situación peculiar, por un lado emergieron nuevas reglas de los pactos y por otro se siguieron utilizando las tradicionalmente aceptadas.

La Convención no requirió de la aceptación de todos los países, bastó que fuera aceptada por "las dos terceras partes de la comunidad internacional para que pudiera ser considerada como expresión oficial del derecho existente o del derecho deseable sobre el tema" (14).

Otro punto importante es que la Convención de Viena no detuvo su desarrollo con su creación, al contrario, a partir de ese momento se notaron avances. Ciertamente, la aplicación frecuente dio como resultado mejoras y por supuesto un desarrollo en las normas para celebrar pactos.

Las cuestiones que no se contemplan en la Convención de Viena de 1969, se incluyeron en la de 1978 que habla ya de la sucesión de Estados y la de 1986 que se refiere a las Organizaciones Internacionales. De este modo se abarca el ámbito internacional de manera completa en lo que se refiere a la celebración de tratados.

"La Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados debe mirarse como un intento muy serio para regular definitivamente las cuestiones que se relacionan con los problemas de la fuerza obligatoria, de los efectos, de la interpretación y de las posibilidades de modificar legalmente o terminar lícitamente las obligaciones contenidas en los pactos" (15)

Todos los artículos de la Convención son importantes, pero para efectos del presente análisis resultan útiles los siguientes:

Art. 6 "Todo Estado tiene la capacidad para celebrar tratados"(16) En este Artículo se hace referencia a la igualdad de los Estados, todas las partes de un tratado son iguales.

Arts.12, 13, 14, 15 y 17 . En ellos se mencionan las diferentes formas de manifestar consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado; ya sea por la firma (Art 12); por el canje de instrumentos (Art 13);

ratificación ,aceptación o aprobación (Art 14) y adhesión (Art 15). En caso de que un Estado solo quisiera obligarse a una parte del Tratado, puede recurrirse a lo expuesto en el Artículo 17.

El Artículo 35, que a la letra dice: "Una disposición de un tratado dará origen a una obligación para un tercer Estado si las partes en el Tratado tienen la intención de que tal disposición sea el medio de crear la obligación y si el tercer Estado acepta expresamente por escrito esa obligación" (17)

Como se observa, la obligación para terceros Estados necesita ser manifestada por éstos de manera escrita. Esto significa que sin el consentimiento de los terceros un tratado no puede crear las obligaciones.

Esto último es importante recordarlo en el Capítulo III de este trabajo pues será la pauta para determinar la validez del Memorandum de París a la luz del Derecho de los Tratados.

En este sentido se recordará entonces el principio "*Res inter alios acta nec nocere nec prodese potest*", que significa que un tratado no crea obligaciones ni derechos para un tercer Estado sin su consentimiento." (18)

Los Artículos anteriores serán los instrumentos básicos para el análisis, pero además se debe tener en cuenta la aparición de nuevas tendencias dentro del Derecho

de los Tratados. Tendencias que si bien no han sido aceptadas del todo como normas, son el reflejo de una práctica subsecuente en la que los acuerdos internacionales se orientan en base a intereses económicos y políticos que provocan un giro en la concertación de tratados.

CAPITULO II . APARICION DE RESOLUCIONES, RECOMENDACIONES Y OTROS INSTRUMENTOS QUE MODIFICAN HOY EN DIA EL DERECHO DE LOS TRATADOS.

2.1 Cuáles son esos instrumentos?

Las diversas circunstancias que los Estados viven en sus relaciones internacionales ha provocado que exista una variación en las obligaciones que estos puedan asumir mediante tratados, lo cual debe tenerse en cuenta en base al Derecho y las formas que se adopten.

Asimismo, las modificaciones de técnicas jurídicas nacionales deben continuar ejerciendo influencia en las prácticas de los diferentes Estados en lo que se refiere a la celebración de tratados.

A medida que se multiplican los tratados , se desarrollan cada vez más expedientes ingeniosos para servir a las necesidades de las partes.

Este proceso seguiría pero ahora se deben hacer notar algunos cambios importantes . De este modo, en la celebración de tratados bilaterales, donde los problemas capitales son acomodar las soluciones para ambas partes, se ha notado una tendencia a preparar los tratados en forma de Memoranda escritos sobre el acuerdo, usualmente firmado por los representantes de las partes, quienes pueden ser los Ministros de Relaciones Exteriores o enviados diplomáticos y en ocasiones los funcionarios de

los departamentos nacionales a quienes competen las negociaciones.

En algunas ocasiones se establece la necesidad de ratificar tales Memoranda pero frecuentemente no se exige ni explícita ni tácitamente. Así, cuando se usa este método, en realidad el tratado queda incluido verbalmente y el Memorandum es solo prueba del texto. Pero si una parte considera que sus tradiciones o reglas constitucionales así lo requieren, está en libertad de tratar al Memorandum como texto que ha sido firmado y que puede o debe ser ratificado.

Con respecto a los tratados multilaterales, puede señalarse la posibilidad de prescindir de la multiplicidad de firmas que da el procedimiento empleado por las instituciones internacionales para la autenticación de las resoluciones de sus órganos. A saber, el Secretario General, o el funcionario que él designe para ello debe enviar ejemplares autenticados de dichas resoluciones a los Estados miembros y el texto de un tratado incluido en tal resolución, queda autenticado automáticamente.

"Es en la técnica de conclusión de tratados colectivos donde se han producido las mayores modificaciones encaminadas a conseguir la simplificación de los procedimientos técnicos tradicionalmente aplicados a los tratados bilaterales, la adopción de procedimientos nuevos ya sea para ampliar el círculo de Estados contratantes o para eliminar los procedimientos clásicos de firma y ra-

tificación; la diversificación de las obligaciones convencionales y, por último, la organización sistemática de la publicidad de los compromisos internacionales"(19"

En efecto, la celebración de tratados multilaterales ha sido la principal causa de la implantación de nuevas tendencias en el Derecho de los Tratados, ya que se pretende constituir en un acuerdo, un solo acto jurídico, contenido en un instrumento único. A partir del Siglo XIX se ha tendido a sustituir los procedimientos de tratados bilaterales y semicolectivos por los multilaterales, " de modo que en la relación jurídica que se produce entre los cinco Estados A,B,C,D y E se integra desde entonces, en un instrumento jurídico único ABCDE"(20)

En la actualidad, este es el procedimiento que resulta más útil en la conclusión de tratados.

Además, dentro de este gran grupo de clasificación de los tratados existe un conjunto de acuerdos con nombres diferentes a los usados anteriormente .

Esta multiplicidad de nombres se debe a que los tratados presentan entre sí características muy diferentes según la materia a que se refieran las partes que intervengan en la celebración y la formalidad o solemnidad con que se concluyen.

Por ello se ha querido asociar un tratado con diferentes características a una denominación específica o viceversa, sin embargo, como no existe una práctica ge-

neralizada, se ha producido una gran confusión al respecto pues tampoco puede ignorarse que algunos términos, por lo menos en diferentes medios, tienen una connotación específica.

Para evitar confusiones, debe advertirse que los acuerdos solemnes o formales es decir, los tratados propiamente dichos, no siempre llevan ese nombre "pueden ostentar indistintamente cualquiera de los otros que existen para designarlos: Convención, Convenio, Acuerdo, Pacto, Arreglo, Protocolo, Compromiso, Estatuto, Carta, Acta Final o Declaración." (21)

De la misma manera los tratados en forma simplificada además del nombre de convenio ó acuerdo, pueden llevar como título cualquiera de los mencionados excepto Convención y Tratado, ya que en la actualidad la práctica los reserva en exclusiva para titular los acuerdos solemnes o formales. En cambio, también pueden titularse con otros nombres tales como: Memorándum de Entendimiento, Modus Vivendi y otros.

Es precisamente en esta categoría donde se ubica el Memorándum de París cuyo nombre completo es Memorándum de Entendimiento entre los Estados que ejercen control en sus puertos.

El término Memorándum de Entendimiento "se utiliza para designar acuerdos sin formalidades, por ejemplo, el firmado entre México y Canadá, relativo a la admisión en Canadá de trabajadores agrícolas migratorios Mexica-

nos, del 17 de junio de 1974. Esta expresión también se ha utilizado para designar compromisos sin valor jurídico" (22)

Lo anterior no significa que el Memorándum de París carezca completamente de valor jurídico, sino que es un tipo de acuerdo menos formal que los tratados. Por esta razón es que el estudio del Memorándum es interesante de analizar.

Si tal como se ha dicho no cuenta con el valor jurídico suficiente para alcanzar la categoría de tratado o Convenio donde su obligatoriedad sería expresa, entonces no es posible que se pretenda extender sus obligaciones a terceros Estados que son ajenos a la región de su competencia, en este caso Europa.

El propio memorándum de París afirma la necesidad de que buques extranjeros respeten y cumplan con los requerimientos técnicos que se formulan en el mismo. Esto con el fin de proteger el medio marino y la vida humana en el mar.

Antes de hacer el análisis jurídico de este documento es necesario mencionar algunos aspectos importantes de los nuevos instrumentos que modifican el Derecho de los Tratados y su funcionalidad, a fin de abarcar todos los cambios recientes en este aspecto.

2.2 FUNCIONALIDAD

La existencia de un cambio constante en las relaciones internacionales ha afectado incluso al orden jurídico.

"Aún y cuando podría parecer evidente para muchos que el llamado Nuevo Orden es ante todo un orden de carácter y contenido económico, también es absolutamente cierto que la realización y la instrumentalización del mismo no puede llevarse a término si no es a través de un gran número de reglas jurídicas, y será justamente el Derecho el que va a proporcionar la estructura determinante a las relaciones económicas" (23)

Este nuevo orden jurídico tiene que enfrentar ciertos obstáculos técnicos y resistencias políticas en razón de que fundamentalmente lo que se busca es una estructura de interdependencia un poco menos asimétrica en el marco de las relaciones internacionales.

Es un hecho que en los últimos años la necesidad de respuestas satisfactorias a problemas actuales ha relegado en cierta manera los mecanismos tradicionalmente conocidos. Y esta evolución se ha manifestado también en la técnica de conclusión de tratados. Por ejemplo, en lugar del antiguo procedimiento de intercambio de ratificaciones entre todos los Estados signatarios, la práctica internacional ha impuesto progresivamente el sistema del depósito de los instrumentos de rectificación en

el Ministerio de Asuntos Exteriores de un determinado Estado, casi siempre el de aquél en cuyo territorio se firmó el tratado. En algunas ocasiones se marca la necesidad de que el depósito se haga en la Secretaría General de las Naciones Unidas.

Como se observa, esta modalidad se refiere exclusivamente al depósito de ratificaciones para la entrada en vigor de un tratado, pero nos es útil para mostrar que además las nuevas modalidades en la celebración de acuerdos se presentan en todas las etapas de la conclusión de tratados.

La funcionalidad de estos nuevos instrumentos en la celebración de acuerdos se observa en el diario acontecer de las relaciones internacionales y nacionales.

Si se compara el proceso de los tratados con el de las legislaciones nacionales, es de sorprender el hecho de que una ley y hasta una provisión constitucional, estén sometidas a la posibilidad de una enmienda más liberal que la de cualquier tratado. Cuando estos tienen la posibilidad de ser flexibles y poder ser estudiados o revisados, enmendados o darlos por terminados ordenadamente, y de nueva cuenta entonces, pueden producir mejores resultados.

Las condiciones de celebración de un tratado, expresadas por el principio: *Rebus Sic Stantibus* es otro aspecto interesante para estudiar la funcionalidad de las nuevas tendencias en la celebración de tratados.

En efecto, el principio afirma que " los tratados ya no obligan cuando las condiciones han cambiado tanto que ya no puede conseguirse su finalidad" (24). Pero siempre cambian algo las circunstancias, y es difícil realizar una prueba objetiva de las proporciones de ese cambio para justificar una medida en consecuencia.

Algunas situaciones son relativamente comunes y hay bastantes precedentes y prácticas respecto a los tratados que se han suspendido al estallar las hostilidades entre sus signatarios, y en tanto al derecho que asiste a una parte para no cumplir un convenio o darlo por terminado, si la otra parte lo ha infringido.

Pero sigue en pie la necesidad de perfeccionar los procesos de enmienda y terminación de los mismos, de acuerdo a las nuevas circunstancias y el problema parece incapaz de solución en base a la doctrina.

Quizás se resuelva mejor en las cortes supranacionales cuando las presiones puedan superarse y hacer valer los conceptos.

O quizás sea la práctica continua la que elabore los nuevos instrumentos que sirvan para resolver las necesidades tan cambiantes de la evolución de las relaciones internacionales.

2.3 COMO OPERAN ESOS INSTRUMENTOS.

No se puede negar que en realidad asistimos a la creación de nuevas formulaciones de reglas y principios cuyo alcance no posee por lo pronto el rigor de las fuentes formales del Derecho Internacional en general. La práctica ha demostrado que un formalismo legal en exceso no está justificado en Derecho Internacional Público, en el cuál lo que importa no es tanto el aspecto formal del instrumento mismo, sino el de su efecto o significación jurídica.

Se ha notado , por ejemplo, que compromisos que se podrían considerar simplemente de orden político moral, pueden llegar a tener un peso mucho más considerable que una obligación típicamente jurídica. Entonces, es necesario centrar la atención en el comportamiento de los Estados, pues no importa la forma que adopte el tratado si este no se aplica.

Es importante mencionar la utilidad de la flexibilidad de los nuevos instrumentos ya que se ha visto que pueden adaptarse a las necesidades cambiantes de las relaciones entre Estados. Y debemos reconocer que estos nuevos instrumentos pueden contribuir a la formación de normas generales de Derecho, cuya base este en la costumbre. En efecto, una práctica repetida puede convertirse

en costumbre y después en ley. Los Estados, las Organizaciones e Instituciones Internacionales se convierten así en los actores más importantes en el devenir jurídico de la legislación internacional, pues son ellos quienes merced a la práctica continua de algún procedimiento pueden favorecer su elaboración y aceptación formal.

Sin embargo, existe otro aspecto muy importante que no se puede dejar de lado: el "Consenso" que es precisamente un rasgo característico del nuevo orden jurídico que se ha practicado de manera extensiva en el seno de los Organismos Internacionales. Si bien no son el objeto de estudio de este análisis no debemos olvidar que es precisamente ahí donde a últimas fechas han nacido las nuevas tendencias que son adoptadas después por los Estados en sus relaciones con los demás.

Su operatividad es pues un aspecto no fácil de juzgar y la práctica diaria nos da la razón.

Estos documentos llamados Memoranda, Modus Vivendi, Declaraciones, Intercambios y otros, son la muestra real de la evolución jurídica de las relaciones internacionales en base a la costumbre, y ésta vuelve a renacer para confirmar su validéz como fuente formal de Derecho.

Pero respecto a las tendencias que han surgido en el seno de los Organismos Internacionales, debemos mencionar las resoluciones y las recomendaciones, particular-

mente las de Naciones Unidas ya que pueden modificar los tratados.

Una resolución se define como una "decisión aprobada por las instituciones intergubernamentales por mayoría de votos, distintamente que las declaraciones, aprobadas por unanimidad. El valor jurídico de las resoluciones es objeto de interpretaciones diversas, particularmente las resoluciones de la O.N.U" (25)

Las resoluciones son el medio normal para realizar las finalidades de los organismos internacionales y representan la culminación de su proceso de deliberación y decisión.

A la fecha no existe aún una teoría general de las resoluciones internacionales, además de describirlas como una expresión formal del parecer de un organismo internacional, no es posible elaborar una definición significativa y suficientemente precisa. El contenido es muy vasto, ya que incluye igualmente una invitación o varias formas intermedias y puede referirse a cuestiones técnicas o asuntos políticos.

A pesar de que se ha dificultado el reconocimiento de las resoluciones como fuentes del Derecho Internacional, las más significativas para este fin son aquellas que crean o expresan normas generales, es decir, las resoluciones materialmente legislativas.

En cuanto a la Organización de Naciones Unidas y su influencia en el desarrollo del Derecho Internacional,

se puede afirmar que "ya sea promoviendo directamente la labor de codificación y desarrollo progresivo del Derecho Internacional o indirectamente mediante la búsqueda de nuevos cauces jurídicos a su acción política,.. las actividades de la Organización han tenido inesperadamente un fuerte impacto no solo sobre el contenido del Derecho Internacional contemporáneo, sino sobre todo el sistema de este ordenamiento"(26)

La función creadora de derecho de la O.N.U. se realiza mediante la producción de efectos jurídicos de ciertas resoluciones. El problema se torna complejo pues las causas jurídicas por las que una resolución puede constituir algo más que una mera invitación, o algo distinto de ella son muy variadas, a su vez, los efectos jurídicos de las resoluciones tampoco pueden ser reducidas a una o dos categorías simples.

En el seno de las Naciones Unidas se ha impuesto la "naturaleza esencial de las relaciones entre Estados, dentro de la cual no existe una división tajante entre la obligación legal y la obligación política." (27)

Con frecuencia, las decisiones políticas individuales de los órganos de las Naciones Unidas están basadas en concepciones jurídicas generales que a veces se invocan y que pueden inclusive entrañar una interpretación innovadora y creadora de derecho.

El valor jurídico de estos pronunciamientos no es uniforme, depende del órgano que los emita, de su forma

y sobre todo de su contenido. Pero si no hay "creación" propiamente, si puede haber reconocimiento o confirmación legal de que ciertas prácticas o principios son normas consuetudinarias o bien principios generales de derecho.

Esto revela que algunas resoluciones de organismos internacionales pueden ser manifestaciones ó modos de exteriorizarse, de normas jurídicas internacionales, esto es, fuentes formales del Derecho internacional. Lo anterior no significa que las resoluciones de los organismos internacionales debieran constituir una fuente, autónoma y distinta al igual que los tratados, la costumbre y los principios generales del derecho, ya que al contrario de las resoluciones los tratados tienen la finalidad común de dar origen a obligaciones jurídicas.

La aplicación de resoluciones no es en el fondo sino la aplicación de tratados internacionales, como la Carta de las Naciones Unidas, en los cuáles se fundan las facultades de los órganos para adoptar las resoluciones. Con respecto a las recomendaciones, se observa que debido a la variedad y complejidad actual su estudio y sistematización resultan un poco difícil de definir, además de que aún no se distinguen con claridad los conceptos de resolución y recomendación .

Se habla de que las recomendaciones son "ordenes que dirige un órgano jerárquicamente superior a otro del mismo sistema jurídico"(28) y que las recomendaciones

internacionales no dan lugar a efectos que se concreten en la obligación de ejecutar el contenido de las mismas.

Parecería aceptable tomar el enfoque natural y da como válido el significado que predomina, es decir, que se trata de "una invitación ó resoluciones emitidas con la intención de no obligar a sus destinatarios "(29)

La recomendación es la manifestación de un deseo que se dirige a solicitar de su destinatario la realización de una comportamiento determinado, positivo o negativo, que se puede concretar ya sea en el ámbito internacional o en el interno del destinatario .

La recomendación es la manifestación de un deseo jurídicamente relevante porque ha sido tomado en consideración por una norma jurídica.

Las recomendaciones son poco comunes en el área interna de los Estados, pues además de que las relaciones son jerarquizadas, existe un poder superior que toma las decisiones sin pedir consentimiento de cada uno de los miembros de la sociedad nacional.

Donde son manejadas frecuentemente es en el ambiente internacional, pues se toma como "una manifestación de la voluntad de la mayoría que no necesariamente obliga a la minoría"(30). Debemos observar que dice, no necesariamente, lo que significa que hay ocasiones en que sí obliga a la minoría y quizás llegue también a modificar un tratado.

Se entiende que la presión que ejerce una recomendación sobre sus destinatarios consiste precisamente en que, ante un comportamiento contrario a la recomendación y en la medida en que sea contrario, el grupo social puede reaccionar a su vez contra el comportamiento a-social de quien no acató la recomendación, enderezando su reprobación contra el autor de esa conducta.

Esta es pues la definición y el ámbito de influencia de las resoluciones y recomendaciones que han de ser tomadas en consideración para elaborar las conclusiones acerca de la validez del Memorandum de París a la Luz del Derecho de los Tratados.

2.1.4 RENACIMIENTO DE LA COSTUMBRE INTERNACIONAL

En este apartado analizaremos el renacimiento de la costumbre internacional como instrumento para elaborar los principios, normas y leyes del Derecho. Para esto hemos tomado las definiciones que para los fines de nuestro análisis son más adecuadas.

- a) La de Adolfo Miaja de la Muela quien así define a la costumbre: "La costumbre es expresión de una práctica seguida por varios Estados en sus relaciones recíprocas. Es preciso además, que esta práctica se acepte con la convicción de que responde a una necesidad jurídica." (31)

La práctica seguida por varios Estados es pues una característica importante para nuestro análisis, pues aunque sea de manera formalmente legal, la práctica continua puede otorgarle ese carácter con el tiempo.

- b) La otra definición que nos interesa es la de César Sepúlveda quien afirma que "la costumbre internacional es una fuente de Derecho positivo aportada por la práctica internacional cuando ella determina que cierta línea de conducta se considera como obligatoria en derecho (Opinio Juris)" (32)

Efectivamente, la repetición constante de una conducta o actitud, comunmente aceptada marca la línea obligatoria en Derecho, pues es precisamente la costumbre una de las fuentes principales.

El artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia la define como: evidencia de una práctica generalmente aceptada como siendo Derecho. La doctrina comunmente aceptada sobre la costumbre coincide con la que impera en Derecho interno, ya que tiene un elemento común con los simples usos, la repetición de actos y otro que la diferencia, 'la Opinio juris sive necessitatis'

La convicción de que aquellos actos que obligan jurídicamente, en cuanto al uso reiterado esta impuesto por exigencias que contribuyen al Bien común de la respectiva sociedad.

Para el análisis del Memorandum de París y su validez a la luz del Derecho de los Tratados debemos exponer claramente este tema de la costumbre internacional pues es el que nos dará el elemento principal para sostener nuestra hipótesis.

Los elementos de la costumbre son: la práctica subsiguiente y la opinio juris sive necessitatis. La primera consiste en un modo de comportarse, la actuación en determinado sentido. Práctica significa: constancia y repetición, formando lo que se llama 'un precedente'. No basta que en alguna ocasión los Estados hayan seguido

tal práctica, es necesario además cierta estabilidad representada por la repetición que es lo que le confiere valor.

Debemos destacar que las nuevas condiciones en las relaciones internacionales, caracterizadas por un acelerado ritmo, han repercutido en los instrumentos y mecanismos ya establecidos demandando así, nuevas y eficaces soluciones. En realidad esta nueva forma de crear una norma de Derecho se asemeja más a un acuerdo, tácito o expreso que no reviste la fórmula propia de un tratado pero cuyos efectos son casi los mismos, pues está apoyada por un número suficiente de Estados y por la manifestación de su voluntad de considerar tal conducta como ajustada a Derecho.

El segundo elemento: la opinio juris sive necessitatis aclara que no basta que los Estados actúen en determinado sentido para afirmar la existencia de la costumbre, se necesita que al actuar así lo hagan conscientes de que lo hacen en base a una norma de Derecho. La conciencia es lo que le confiere validez a la práctica subsecuente.

Asimismo, la costumbre tiene dos características: generalidad y flexibilidad. La primera afirma que la práctica de los Estados no es suficiente para crear una costumbre se requiere además que la mayoría de ellos participen de manera expresa al aceptarla sin adoptar una posición contraria .

" Al lado de lo que podría llamarse costumbre general pueden existir costumbres particulares o regionales" (33) La Corte Internacional de Justicia no ve razón para que una práctica prolongada y continua entre dos Estados, práctica aceptada por ellos para regir sus relaciones, no sirva como base de derechos y obligaciones recíprocas entre esos dos Estados. Esta práctica aceptada para determinar derechos y obligaciones tiene efectos jurídicos para quienes así lo acepten.

La práctica del Memorandum de París, es decir, el cumplimiento de los requerimientos que se marcan para los buques tanque que arriben a puertos de los países miembros, puede convertirse en un acostumbre comúnmente aceptada y que con el paso del tiempo y la actitud reiterada puede llegar a ser una costumbre internacional perfectamente válida. No es necesario que no tenga el consentimiento expreso de los Terceros Estados pues como ya vimos en el primer capítulo, los métodos para convencer a los Estados a someterse a alguna obligación pueden aparecer revestidos de diferentes maneras, por ejemplo, en el caso del Memorandum de París se afirma lo que se pretende es proteger un bien universal: la vida humana en el mar y el medio marino.

Entonces, si esta práctica se convierte en costumbre puede llegar a obligar tanto como si se tratara de un tratado formal. Si este es el caso, los terceros Estados se verán obligados a cumplir aunque no lo hayan aceptado

de manera escrita.

Veamos ahora la otra característica de la costumbre internacional. Un aspecto esencial es que no es una fuente escrita, carece de rigidez y puede evolucionar con la realidad, adaptándose así a las nuevas situaciones. Entonces si una costumbre ya no responde a las situaciones actuales, irá cayendo en desuso hasta que desaparezca y pueda ser sustituida por otra. La costumbre internacional seguirá facilitando la adaptación del derecho a las realidades cambiantes antes de que el mecanismo de conclusión de tratados entre en acción.

Sin embargo, no debemos olvidar que no se dice que la costumbre sea Ley porque es costumbre. Se requiere algo más, alguna finalidad o beneficio para la comunidad que se obtenga al observarla. Y en este caso representa la protección del medio marino de la contaminación causada por los buques tanque y la protección de la vida humana en el mar, lo anterior se obtiene al cumplir con los requerimientos técnicos marcados en el Memorandum de París.

Desde este punto de vista no se puede negar que el objetivo que se persigue es positivo. sin embargo, en el siguiente capítulo analizaremos otros aspectos importantes que frenan y en algunos casos imposibilitan la realización de los fines del mencionado Memorandum.

CAPITULO III EL MEMORANDUM DE PARIS

3.1 Antecedentes

El Memorandum de París fue suscrito en esa ciudad por las Autoridades Marítimas de los siguientes países : Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, República Federal de Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Países Bajos, Noruega, Portugal, España, Suecia y el Reino Unido y establece en su primera sección que:

"Cada Autoridad mantendrá un sistema efectivo de control de puertos del Estado con vista a asegurar que sin discriminación de bandera, los buques mercantes que visitan los puertos de su Estado cumplan con las normas establecidas en los Instrumentos Apropiados"(34). Estos Instrumentos son convenios y protocolos que se han tomado como base para sustentar lo expuesto en el Memorandum de París y son los siguientes :

- 1.- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74).
- 2.- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL66)
- 3.- Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar. (SOLAS PROT. 78)

- 4.- Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques de 1973. (MARPOL 73)
- 5.- Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación del mar por Buques. (MARPOL 73/78)
- 6.- Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de Mar de 1978. (STCW 78)
- 7.- Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972 (COLREG 72)
- 8.- Convenio No. 147 de la Organización Internacional del Trabajo sobre Normas mínimas de la Marina Mercante.

Es importante mencionar que el Memorandum de París sustituye al Memorandum de Entendimiento entre ciertas Autoridades Marítimas sobre el Mantenimiento de Normas en buques mercantes firmado en La Haya el 2 de marzo de 1978." (35)

Este Memorandum es el antecedente más inmediato para que los países europeos establecieran un instrumento para tener bajo control a los buques que arriben a sus puertos. De este modo se protege la seguridad de la vida humana en el mar y se previene la contaminación del mismo.

Otro acontecimiento que se tomó como antecedente es el accidente ocurrido al buque "Amoco Cadiz " en marzo

de 1978, el cual trajo como consecuencia graves daños a la ecología marina.

La creación del Memorandum de París se apoya, como ya vimos, en ocho Instrumentos Apropiados, todos ellos importantes, pero para fines de este análisis, se han tomado los reportes del Comité de Protección al Medio Marino de la Organización Marítima Internacional y que hacen referencia al Convenio MARPOL 73.

Estos reportes, serán útiles para mostrar las infracciones cometidas por los buques en puertos europeos o dentro de su mar territorial y que muestran la importancia de aplicar el Memorandum de París.

No podemos pensar en una razón mejor que prevenir o combatir la contaminación en los mares ya que por años han sido el basurero del mundo. A ellos se ha descargado cuanto desperdicio produce la humanidad y, entre éstos una infinidad de productos químicos provenientes de industrias altamente contaminantes.

Las flotas mundiales tienen parte de responsabilidad en esto ya que durante mucho tiempo han descargado aguas contaminadas con combustibles y lubricantes o han derramado grandes cantidades de petróleo por causas accidentales.

Desde hace algún tiempo los países han comenzado a preocuparse por este problema, tal es el caso de los países europeos y su Memorandum de París. Además en 1948 y en el seno de las Naciones Unidas se formó la Organiza--

ción Marítima Internacional con el objeto de que se abocara a los problemas internacionales de carácter marítimo de sus miembros y de comunidad internacional, hoy en día sus miembros suman más de 120.

Algunos de sus principales objetivos son los de promover la cooperación de sus miembros para dictar normas en materias relacionadas con la seguridad marítima, protección al medio ambiente marino, tratar de terminar con prácticas inconvenientes en la operación de las naves y proporcionar asistencia técnica en asuntos marítimos a los países en vías de desarrollo. Durante los últimos 20 años ha promovido la introducción de un número considerable de reglas y convenciones relacionadas con la seguridad y protección del medio marino.

Las Convenciones más importantes han sido: SOLAS (The International Convention for The Safety of Life at Sea) y MARPOL (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) con sus respectivas modificaciones y protocolos posteriores. SOLAS ha dictado reglamentaciones acerca de la estabilidad de las naves, equipos de salvamento, gobierno y navegación así como protección contra incendios. MARPOL ha cubierto lo relacionado con la protección del medio ambiente marino contra la contaminación proveniente de los barcos: aceites, petróleo, sustancias químicas nocivas y basura. Ha regulado las exigencias relativas a los buques tanque y han sido tan estrictas que han afectado el negocio

petrolero." (36)

Uno de los inconvenientes para poner en practica el Convenio MARPOL, particularmente en el Mediterraneo es la falta de instalaciones adecuadas en las terminales petroleras . Estas son exigibles para los buques tanque existentes y aquellos cuya construccion haya sido ordenada despues del 31 de diciembre de 1975 y son las siguientes:

- Sistema de Gas Inerte (Inert Gas System IGS)

Normalmente los estanques de un buque petrolero tienen los espacios sobre la carga llenos con aire mezclado con gas y vapores de petroleo. El IGS consiste en reemplazar esa mezcla inflamable por un gas inerte que tenga una proporcion tal de oxigeno que no sea explosivo. Usualmente esto se consigue empleando los gases de la combustion de las calderas, que son enfriadas y filtradas antes de bombearlos al interior de los estanques durante las faenas de descarga.

- Lavado con Crudo (Crude Oil Washing COW)

Tradicionalmente, los estanques de carga de los petroleros se lavan con chorros de agua a alta presion aplicados con maquinas especiales. Toda el agua empleada en el lavado de los residuos de petroleo es enviada a estanques especiales (slop tanks) donde se separa el agua del petroleo. El problema se produce despues de para disponer de esta mezcla agua petroleo.

Quando se emplea el COW , el agente de lavado es la misma carga, el crudo, y asi los residuos que

normalmente se adhieren a las paredes de los estanques son enviadas a tierra con ella. El uso del COW exige que la nave cuente con un IGS

- Estanques de Lastre Limpio (C B T)

Esto se aplica solo a naves existentes. A diferencia del SBT el CBT no requiere de circuitos de cañería y bombas independientes, se emplean las mismas de la carga.

En todo caso, los estanques destinados a CBT solo deben usarse para agua de Lastre, no para transportar carga.

Es obvio que estas nuevas exigencias representen un alto costo para el Armador , ya sea que se trate de buques nuevos o aquellos a los que haya que instalar algunos de los sistemas mencionados. Ese costo depende del tamaño de la nave y tiene una doble incidencia. Por un lado el costo de los equipos y por otro, en los buques ya existentes, cuando se les adapta el SBT o CBT, la disminución de la capacidad puede ser cercana al 30% para un buque de 50 a 60 mil toneladas de peso muerto, bajando para llegar a un 15% en buques de 300/350 mil toneladas de peso muerto.

De cualquier modo, alrededor del 75% de la flota mundial ya esta equipada con IGS y un 40% con COW.

Sin lugar a dudas, la aplicacion de las reglas IMO a la flota petrolera ha tenido varias consecuencias . Una de ellas, la firma del Memorandum de Paris, instrumento utilizado para hacer cumplir los requerimientos de los

Convenios

MARPOL y SOLAS . Otra consecuencia es que la capacidad de transporte de las naves disminuirá el volumen de estanques destinados a lastre, parte de la flota, en especial la más antigua, no podrá resistir el costo de las modificaciones y tendrá que convertirse en chatarra. El efecto que habrá sobre el mercado de fletes es difícil determinarlo , pero sin duda afectará mas a unos buques que a otros y en consecuencia a los Armadores.

3.2 CONTENIDO E IMPORTANCIA

El Memorandum de Paris esta integrado por una parte preambular y una parte de Acuerdo compuesta por ocho secciones y cuatro anexos.

Desde el inicio, con los considerandos se establecen tal y como corresponde a todo acuerdo internacional las bases y justificaciones de la creacion del Memoradum. Se manifiesta asi "la necesidad de un sistema armonizado del Control de los Estados en los puertos y de una estrecha cooperacion e intercambio de informacion" (37)

Corresponde pues a las Autoridades del Estado cuyo pabellon porta el buque, la responsabilidad de la aplicacion de los patrones que se marcan como Instrumentos internacionales. Ademas se destaca la importancia de la accion de los Estados de los puertos para vigilar la operacion de buques que no cumplan con los requisitos minimos de seguridad.

En la seccion 1, se mencionan las Comisiones y se determina que:

" cada autoridad pondra en marcha las prescripciones del presente Memorandum, asi como sus anexos" (38)

La segunda seccion enumera los Instrumentos Apropiados que ya mencionamos, cabe destacar que en el parrafo 4 se explica que " al aplicar un Instrumento Apropiado para fines de control de un puerto del Estado, las Autoridades se aseguraran de no dar 'trato mas

favorable' a buques que enarbolan la bandera de un Estado que no sea miembro de aquel Instrumento"(39). Se explica ademas que:"en caso de que buques menores de 500 T.R.B, las Autoridades aplicaran aquellos requisitos de los instrumentos apropiados que sean aplicables, y en los que no, tomaran las acciones necesarias para asegurarse de que esos buques no sean claramente riesgosos para la Seguridad, Salud o Ecologia"(40)

Esto significa que todos los buques sin excepcion, recibirán el mismo trato en los puertos de los países miembros del Memorandum de Paris. Ya sea un buque norteamericano o un mexicano. Por supuesto que esto pone en clara desventaja a los buques de países en vías de desarrollo que no cuentan con la tecnología adecuada para cumplir con el mínimo de los requisitos planteados.

La seccion 3 explica los procedimientos de inspección, corrección y arresto que junto con el cuarto parrafo constituyen la esencia del Memorandum.

Se dispone tambien que en caso de que haya certificados o documentos validos, o si hay Bases ciertas para sospechar que el buque no reúne los requisitos que marque alguno de los Instrumentos Apropriados se llevara a cabo una inspección detallada.

Las Autoridades maritimas aplicaran el concepto de "Bases Ciertas a los siguientes casos:

- reporte o notificación de otra autoridad.
- reporte o queja del capitan, de un tripulante

o cualquier persona u Organización que tenga legítimo interes en la operacion segura del buque o en las condiciones de trabajo y alojamiento a bordo, o en la prevencion de la contaminacion a menos que la autoridad competente considere que el reporte o queja es manifiestamente infundado.

- otras indicaciones de serias deficiencias"(4)

Si se diera el caso de que algun buque que tuviera deficiencias que pusieran en peligro la Seguridad, Salud o Ecologia, la autoridad se debe asegurar de que tal riesgo ya no existe , antes de permitirle la salida, o de lo contrario puede arrestarlo. Esto segun se explica en el parrafo 3.7 del Memorandum de Paris.

Acto seguido, la autoridad lo hara del conocimiento del gobierno de la bandera del buque por medio de su consul, o del representante diplomatico mas cercano o la autoridad maritima de ese gobierno.

El resto de la seccion 3 explica los procedimientos formales para reportar las anomalias en los buques.

La seccion 4 se refiere a la Provision de Informacion que se obtendra segun los procedimientos señalados en el anexo 4 y que son los siguientes:

- " -Pais expedidor.
- Nombre del buque
- Tipo de Buque.
- Bandera del Buque.
- Número y Letras distintivos.
- Arqueo bruto.

- Año de constitucion.
- Fecha y lugar de inspeccion.
- Naturaleza de las deficiencias.
- Accion emprendida."(42).

La seccion 5 explica los procedimientos para determinar las violaciones operacionales ya sea a los requisitos de operacion o a las normas de no contaminacion.

La seccion 6 se refiere a la Organizacion y especifica como se establece un Comite.

Las enmiendas se explican en la seccion 7 y se muestra ademas el procedimiento para proponerlas y aceptarlas.

La seccion 8 menciona las disposiciones finales del Memorandum .Cabe mencionar que en el parrafo 8.1 se dice que:"El Memorandum es sin perjuicio de los derechos y obligaciones de cualquier acuerdo internacional...y ademas en el parrafo 8.2 se afirma que : Con el consentimiento de la Autoridades del Memorandum, la autoridad maritima de otro estado podra adherirse al Memorandum, mismo que surtira efecto en la fecha en que quede mutuamente aceptado."(43)

Los anexos del Memorandum se refieren a los lineamientos para inspecciones y las formalidades para realizar estas.

La importancia del Memorandum de Paris radica pues, en que los Estados firmantes aplican los requerimientos de los Instrumentos Apropriados bajo el principio de Trato no mas favorable. Este principio se explica en el articulo 111 del Convenio SOLAS en su protocolo de 1978

y en el artículo 5.4 del Convenio MARPOL 73/78 y consiste en no dar un trato más favorable a los buques que enarbolen un pabellón de un Estado que no sea parte de dichos instrumentos.

Obligándolos a cumplir con los requerimientos que marcan estos basándose en los principios universales de: protección al medio marino; la seguridad de la vida humana en el mar y el mejoramiento de las condiciones de trabajo de los trabajadores de abordaje. Esto representa una competencia desleal entre los diferentes dueños de buques y los armadores, ya que existen varias normas de trabajo para las tripulaciones dependiendo de su grado de preparación y el país al que pertenezcan, además la tecnología de los buques no es igual, varía en cuanto a su tamaño y su tonelaje.

Las implicaciones que tiene el Memorandum de París sobre las Marinas Mercantes de los Países en Vías de Desarrollo es lo que se analizará en el siguiente apartado.

3.3 IMPLICACIONES PARA LAS MARINAS MERCANTES DE LOS PAISES EN VIAS DE DESARROLLO

La competencia desleal que se da entre los puertos afecta negativamente a los paises en desarrollo y a los dueños de buques tanque que no cuentan con los requerimientos tecnologicos para cumplir con las normas minimas de seguridad para proteger la Ecologia y la vida en el medio marino.

El aplicar los Instrumentos Apropriados y hacer las adaptaciones significa grandes inversiones para la adquisicion y adecuación de la infraestructura, así como para capacitar a los trabajadores.

Al no contar con recursos financieros, los paises en vias de desarrollo no pueden ser miembros de esos Convenios Internacionales ya que sus buques no son tecnologicamente iguales a los de los otros miembros .
Entran así a lo que ya explicamos como competencia desleal.

El efecto que se produce se parece a una reaccion en cadena. Si no existen recursos financieros, no se pueden tener buques competentes y por lo tanto, tampoco se puede ser parte de los Convenios. Esto pone fuera de la competencia en el mercado de fletes a los paises en vias de desarrollo. Lo anterior sin contar con que son objeto de multas y arrestos que significan graves perdidas economicas.

Mexico se ve afectado en la medida en que no es parte

del Convenio MARPOL 73/78 ni del Convenio 147 de la OIT y por lo tanto sus buques son sometidos a inspecciones frecuentes en los puertos de los países que si son miembros.

Para mostrar el impacto de estas medidas en los países en vías de desarrollo, hemos tomado como ejemplo los reportes del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI) donde se presentan los casos de violaciones a los Convenios relativos a la contaminación .

En el anexo tres de este trabajo se presenta uno de esos reportes donde se muestra que de un total de 220 casos. 120 fueron motivados por la descarga ilegal de hidrocarburos u otros líquidos contaminantes. Esto significa que el 54.5% de estos casos provocaron daños a la Ecología violando así lo establecido en los Instrumentos Apropiados del Memorandum.

En base a los reportes de la OMI donde aparece el nombre del buque y la bandera a la que pertenece, se ha hecho una investigación para obtener datos como la fecha de construcción del buque, pero sobre todo la empresa a que pertenece o quien lo explota comercialmente. Los resultados obtenidos muestran que de 189 casos, 63 (que significa un 33.3%) fueron reportados por descargar sustancias nocivas al mar, el resto fueron reportados por no contar con los requisitos y certificados exigidos por la OMI para prevenir la contaminación del Mar.

Sin embargo, lo mas grave es que la mayoria de los buques en cuestion son explotados por empresas de paises desarrollados, tales como: El Reino Unido, Dinamarca, Italia, Suecia, Alemania Occidental y Grecia entre otros. (ver anexo 4) Los cuales son miembros del Memorandum de Paris. Esto significa pues que ellos mismos no respetan el acuerdo que firmaron para prevenir la ya mencionada contaminacion en su region y que tampoco cumplen con los requisitos establecidos por la OMI, como los anteriormente señalados: tanque de lastre segregado, sistema de lavado de petroleo crudo y el monitor de contenido de petroleo.

Si bien es cierto que este equipo anticontaminante tiene un alto costo economico, el beneficio universal que trae consigo no tiene precio. Baste recordar que esto es lo que se propone en el Memorandum de Paris.

Para referirnos a las Marinas Mercantes de los Paises en Vias de Desarrollo y el efecto sobre ellas, debemos recordar algunos datos sobre su evolucion.

A partir de la crisis del petroleo se dio un aumento en las flotas de éstos cuando esos productores decidieron participar en el transporte de sus productos y prescindir de lo que los paises desarrollados les ofrecian.

"Asi podemos destacar el desarrollo de las Marinas Mercantes de Arabia Saudita, Argelia, Irak y Kuwait...La situacion mas grave la presentan, sin embargo, los paises en desarrollo de America Latina,, cuyas flotas

mercantes nacionales aumentaron en un 16% 1969, no obstante lo cual su participacion continua disminuyendo alarmantemente , asi, en 1955, representaban el 4.1% del tonelaje mundial, para a 1964 era ya el 3.3%, en 1969 el 2.6% y en 1981 el 2.5% "(44)

Esta disminucion significa que otros paises entraron en el negocio de transporte maritimo y desplazaron a las pequenas marinas mercantes.

"El Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), reconocio que el comercio mundial y el trafico maritimo a igual nivel favorecieron de una manera preponderante a los paises de Europa Occidental, Estados Unidos , Japon, Canada, Australia y Nueva Zelanda, es decir, los paises que en su mayoria integran la Organizacion de Cooperacion y Desarrollo Economico (OCDE), pues su comercio exterior represento en 1978 poco mas del 85% del total del comercio mundial"(45).

Se provoco asi que las marinas mercantes de los paises menos desarrollados quedaran fuera en la competencia por el transporte maritimo.

En cierto modo el Memorandum de Paris surge ahora como una nueva barrera que restringe la participacion de los buques que no cumplan con los Instrumentos Apropiados en el Mercado de fletes maritimos, pues ahora se debe "amortiguar el impacto de lo que sucede en el resto del mundo, que como consecuencia da lugar a una ingerencia exterior violenta por procedimientos de

diversa indole "(46). Incluyendo la competencia por el mercado de fletes.

Lo anterior sirve para afirmar que el "Memorandum de Paris omite considerar el hecho de que en ultima instancia el nivel de desarrollo economico-social de un pais es el factor determinante para ser parte o no de los Instrumentos Apropriados ,no reside precisamente en consideraciones de voluntad o responsabilidad, sino a condicionamientos reales internos y externos de diversa indole" (47). De esta manera, el tratar de desarrollar sus Marinhas Mercantes es dificil por la falta de recursos economicos y se torna casi imposible si no se tiene acceso a una fuente de divisas, los fletes por ejemplo. Cabe hacer notar que la mayoria de las empresas navieras son explotadas comercialmente por particulares que registran los buques bajo el pabellon que mas les convenga, ademas, el contar con buques en buen estado y que cumplan los requerimientos les evita las inspecciones continuas y el pago de multas que les significa perdida de tiempo y dinero.

Con todo, en 1985 se celebro en Lima, Peru la Segunda Reunion sobre Cooperacion Maritima Regional entre paises Sudamericanos, Mexico y Panama, donde se considero la conveniencia de adoptar a nivel regional un acuerdo de entendimiento similar al Memorandum de Paris. Una de las razones por las que se considero importante el ser parte de los Convenios Internacionales fue que "las autoridades maritimas de los Estados parte pueden

emitir los certificados que atestiguan el cumplimiento de los instrumentos por los buques que enarbolan su pabellon. Estos certificados tienen un valor en derecho internacional similar al de un pasaporte y los Estados rectores de puerto deben aceptarlos como si los hubieran emitido ellos mismos, y por ello las posibilidades de inspeccion se hayan normalmente restringidas a casos excepcionales en los cuales existan motivos claros para sospechar que la condicion del buque o de sus equipos no corresponde sustancialmente a los pormenores del certificado." (42)

Si un Estado no es parte de los Convenios, no puede emitir certificados validos juridicamnte, por lo tanto deben obtenerlos de las Sociedades Clasificadoras. Sin embargo, los Estados Rectores de Puerto no estan obligados a aceptarlos como si los hubieran extendido ellos mismos. En ese caso, las posibilidades de inspeccion y demoras son mayores. El ser parte de tales Instrumentos es indispensable para que los buques Latinoamericanos puedan operar en los puertos europeos. Aceptar tales Instrumentos no solo es de interes para los paises de la region como Estados Rectores de Puerto, sino que es importante tambien para el comercio de las Marinas Mercantes y el desarrollo economico de los paises que por su posicion en la division internacional del trabajo aparecen como productores y proveedores de materias primas.

La importancia del Memorandum de Paris para las

Marinas Mercantus de los Países en desarrollo, particularmente para los Latinoamericanos, reside en el hecho de que es un obstáculo para el desarrollo de su comercio exterior.

Una solución sería la adopción de un acuerdo similar al Memorandum de París entre los países afectados, o bien invertir recursos para mejorar las condiciones tecnológicas de sus buques. En el caso de nuestro país se debe considerar también otro factor en favor de este mejoramiento y es la privilegiada situación geográfica que poseemos. Efectivamente, si contamos con costas a los Océanos Pacífico y Atlántico, debemos aprovecharlas participando en el mercado de fletes, lo cual implicaría una mayor inversión en los buques nacionales.

3.4 EL PRINCIPIO RES INTER ALIOS ACTA NEC NOCERE NEC PRODESE POTEST.

Este principio de derecho, universalmente conocido y aceptado afirma que los tratados solo crean obligaciones entre las partes. "Un tratado no puede en principio, obligar a los sujetos que no han participado en el , puesto que, naturalmente no ha podido dar su consentimiento" (49).

De acuerdo a este principio, el hecho de que se obligue a terceros Estados a cumplir con el Memorandum de Paris va en contra no solo del Derecho Internacional, sino del Derecho de los Tratados. Como ya explicamos en la primera parte de este análisis, solo los Estados firmantes en los tratados pueden y deben obligarse por él. Sin embargo, en la practica cotidiana existen acciones para presionar a paises menos fuertes para tomar acciones aun en contra de su voluntad, basandose en la dependencia con los mas fuertes.

Alegando que se pretende proteger la Ecologia y la Vida humana en el mar, bienes de valor universal, se obliga a los paises menos desarrollados a cumplir con los requisitos del Memorandum de Paris para los buques tanque, de lo contrario, pueden quedar fuera del mercado de fletes.

La explicacion a este tipo de violaciones a los principios de derecho la encontramos en el desarrollo de las relaciones internacionales, donde el dar respuesta a

los problemas contemporaneos ha propiciado la creacion de nuevos instrumentos que muchas veces no cumplen con los requisitos juridicos, pero que si ofrecen soluciones para una de las partes involucradas.

3.4.1 MODIFICACIONES A LA LUZ DEL MEMORANDUM DE PARIS

Este principio de que los tratados solo obligan a quienes los firman se altera en el Memorandum de Paris y se demuestra en la primera seccion:

" Cada autoridad mantendra un sistema efectivo del control del Estado en el puerto con objeto de asegurar que, sin discriminacion de bandera los buques extranjeros que visiten los puertos de su Estado cumplan con los patrones establecidos y los Instrumentos relevantes ." (50)

Esto significa que no habrá trato mas favorable a ningun buque, pues todos los que deseen arribar a puertos de los Estados firmantes del Memorandum, deben cumplir con los requisitos marcados por los Instrumentos Apropriados, sean o no miembros del mismo. De no ser asi , no solo pierden la oportunidad de trasportar sus mercancías y desarrollar su comercio, sino que ademas son objeto de multas y arrestos tal como observamos en el anexo 4 de este trabajo (ver Reportes de la OMI)

"Cada Autoridad alcanzará en un periodo de 3 años para la entrada en vigor del Memorandum , un total anual de inspecciones correspondientes al 25% del numero estimado de buques de flotas mercantes extranjeras, en adelante considerados como [buques que arriben a los puertos] durante los ultimos doce meses" (51)

Esto quiere decir que en tres años , ningun buque que no cumpla con los requisitos del Memorandum , podra arribar a puertos de Estados miembros. Este es otro instrumento que muestra la modificacion del principio general de derecho RES INTER ALIOS ACTA NEC NOCERE NEC PRODESE POTEST .Al no ser miembro de algun instrumento, los buques de esos paises son sometidos muy a menudo a inspecciones que en la mayoria de los casos terminan en multas e incluso arrestos.

3.4.2 RESULTADO DE NUEVAS TENDENCIAS EN EL DERECHO DE LOS TRATADOS.

EL Memorandum de Paris es un claro ejemplo de los nuevos instrumentos en el Derecho Internacional. Particularmente en lo que se refiere al Derecho de los Tratados, pues a pesar de ser un documento formal que debiera obligar solo a los Estados que los aceptaron mediante la firma del mismo, se observa que obliga a terceros que no pueden cumplir ni estan obligados a hacerlo.

Esta nueva tendencia es resultado de la practica contemporanea de las relaciones internacionales . La teoria de Derecho de los Tratados los define como "Normas que establecen derechos y obligaciones para quienes habiendolo expresado (de palabra o accion) reconozcan el tratado"(52).El problema ha sido siempre la controversia de aceptar o no los tratados como ley. A pesar de que se afirma que se deben tomar como Ley Supranacional. Al respecto, Sir Gerald Fitzmaurice afirmaba: "La ley dice que los tratados deben ser cumplidos (pacta sunt servanda) pero que por si mismos no son ley"(53).

Actualmente se observa que los Tratados o acuerdos multilaterales son mas aceptados dado el desarrollo de la relaciones internacionales, donde los problemas afectan a un mayor numero de Estados. Asi, los hay tambien de carácter universal, que es precisamente lo que de manera indirecta se pretende hacer del Memorandum

de Paris. Ya se habia explicado que bajo la bandera de a proteger la Ecologia y la Vida Humana en el Mar, los paises firmantes del mismo exigen que se cumpla. a pasar de lo que economicamente significa para los paises en desarrollo, y de que ademas se ha provado que ni ellos mismos lo cumplen.

Todos los tratados producen obligaciones y son ley para quienes lo firman. Ya sea porque refuerzan la costumbre existente o crean ley nueva, pero una ley de este tipo y para un gran numero de Estados es obligatoria para los demás. Mas aun cuando los firmantes son paises desarrollados y controlan una gran parte del mercado de fletes, tal y como sucede en este caso. Entonces, los terceros estados no firmantes se ven afectados, y si la practica de este Memorandum persiste, aun bajo presiones , se volvera costumbre y quizas ley, dandose asi el proceso de creacion de ley que ya se explico. Esto sucede a menudo cuando se trata de intereses universales que afectan a un gran numero de Estados. La discusion es si la creacion de ley es paralela a la legislacion internacional, los Estados que no esten de acuerdo pueden rechazarla. Persiste ademas la idea de quienes pretenden acelerar la instauracion de la legislacion formal internacional y no aceptan el cambio en base al desarrollo contemporaneo. Si bien una legislacion formal es deseable, se debe tomar en cuenta el momento actual de la relaciones entre Estados, ya que es el mejor ejemplo de la situacion que prevalece y los

problemas que nacen de esta. Pero ademas, no se puede dejar sin tomar en cuenta a los paises menos fuertes ya que son estos quienes se ven mas afectados al final.

Concluimos que el Memorandum de Paris es una de estas manifestaciones de la problematica de un grupo de paises que tratan de solucionarla, sin embargo, es injusto en cuanto afecta a quienes tienen la necesidad de arribar a los puertos de esa zona para comercializar los productos que representan divisas para su economia, en nuestro caso el petroleo.

Un acercamiento entre la partes para buscar una solucion justa para todos, parece ser el camino mas viable a seguir. Pero requiere de la cooperacion incondicional de ambas partes.

Creemos que la cooperacion y el esfuerzo, sobre todo de los paises afectados, seria la mejor herramienta para alcanzar no solo la solucion de este problema, sino el desarrollo.

No se puede pedir ayuda si no existe la disposicion de dar el mejor esfuerzo para aprovecharla al maximo. Los paises en desarrollo deben abstenerse de una vez de pedir ayuda sin ofrecer resultados. Solo asi, se podra recuperar la confianza ante la comunidad internacional y se obtendra a la vez el tan deseado desarrollo.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Con todos los elementos teóricos y prácticos que se han presentado acerca del Derecho de los Tratados, el Memorandum de París y los Reportes de la OMI, expondremos ahora las conclusiones a las que se ha llegado sobre la validez del ya mencionado documento a la luz del derecho de los tratados.

La estructura formal del mismo entra en el esquema de los acuerdos internacionales formalmente válidos ya que cuenta con los elementos para considerarlo así (aceptación y firma). Respecto a los efectos del mismo, cabe hacer notar lo siguiente. En teoría, un convenio o tratado solo obliga a las partes que así lo decidan y que lo expresen por escrito. Sin embargo, cuando se trata de asuntos que afectan a todos o que persigan un bien universal, puede darse el caso de que la obligatoriedad se extienda a terceros Estados como firmantes.

Como ya se explicó, esta es una modalidad en la manera de celebrar los tratados, sobre todo por la necesidad de adecuar el derecho a las situaciones cambiantes de las relaciones internacionales.

El Memorandum, basado en el consenso existente entre los países europeos, y en la necesidad que se tiene de prevenir la contaminación del mar, fundamenta su valor jurídico en su contenido que es un bien universal.

La costumbre es otro factor importante para la

obligatoriedad de un tratado. Como ya se explico , esa repeticion constante de una practica se considera como fuente de derecho ya que con el tiempo puede provocar obligaciones como si fuera un tratado. La costumbre pues, facilita la adaptacion del derecho a las realidades cambiantes y si contiene una finalidad o beneficio para la comunidad esa practica adquiere mayor aceptacion

La proteccion del ambiente marino contra la contaminacion causada principalmente por los buques tanque es la razon que origino el Memorandum de Paris.

Las propuestas de este las conocemos, pero en esta parte queremos hacer incapie en varias de estas y analizar su efecto.

Es importante señalar primero que en lo que concierne a la estructura del Memorandum este cumple con los requerimientos señalados por la Convencion de Viena, es por lo tanto ,un acuerdo formalmente valido. Firmado por sujetos de derecho internacional, Estados europeos en este caso y con la posibilidad para que se adhieran otros que asi lo deseen.

Se haya sustentado por los ya mencionados Instrumentos Apropriados, cuya finalidad en comun es prevenir la contaminacion del mar ocasionada por el derrame y descarga de sustancias contaminates en el mar.

El principal combustible en nuestro tiempo sigue siendo el petroleo y puesto que su transporte se realiza por via maritima, es este el responsable en mayor medida

de la contaminación. De ahí la necesidad de crear acuerdos y tratados que tengan por objetivo el evitar esta practica tan nociva.

Analizando ahora los planteamientos del propio Memorandum, debemos recordar lo que se refiere al alcance del mismo. Se dice que "Todos los buques sin excepcion de bandera que arriben a puertos de los Estados que ejercen control sobre estos, deben cumplir. con los Instrumentos Apropriados. Si se aplican estos a todos los buques, no se respeta el principio de que los tratados solo obligan a las partes firmantes (Res Inter Alios Acta Nec Nocere Nec Prodesse Potest) pues el Memorandum si se hace extensivo a terceros Estados que de primera instancia no se han comprometido con el mismo. Lo anterior, en Derecho de los Tratados es conocido como una "violacion" a los principios generales. Sin embargo, cabe recordar lo que expusimos en cuanto a las resoluciones y recomendaciones, que explica que aunque se utilizan en el seno de las Organizaciones Internacionales es precisamente ahí donde a ultimas fechas han tenido origen las nuevas tendencias que son adoptadas despues por los Estados en sus relaciones con los demas.

Del mismo modo, si recordamos, una recomendacion es una invitacion a hacer algo positivo para los miembros de un grupo jerarquicamente homogéneo,. Estados soberanos en este caso. Pero mas que una invitacion a cumplir con los requerimientos tecnicos y evitar así la

contaminacion del mar, se presenta como una imposicion indirecta para hacerlo ya que de lo contrario los buques que arriben a sus puertos son objeto de inspecciones, multas y hasta arrestos.

Otro punto importante que debemos destacar del Memorandum es que muestra como practica conocida el principio de " Trato no mas favorable", es decir que sin distincion de bandera, lo que se aplique para un Estado se aplicara para todos por igual. Lo anterior provoca una competencia desleal pues a nuestro juicio se favorece a los buques que si cumplen con los requerimientos tecnicos y que generalmente son de Empresas particulares o Paises desarrollados. Asi se restringe la libertad de acceso al comercio maritimo mundial, dejando lugar solo a unos cuantos. Ademas se olvida que el acceder o no a adoptar dichos Instrumentos no se basa del todo en consideraciones de voluntad o responsabilidad, en algunos casos responde a condicionamientos reales internos y externos de diversa indole, como la falta de recursos o apoyos.

La situacion cambia si se trata de Armadores con posibilidades financieras para hacerlo, o en el caso de Marinas Mercantes de paises desarrollados. En estos si se podria hablar de voluntad o responsabilidad, quizas de negligencia. En parte su situacion es comprensible, pues el hecho de dotar a sus buques con el equipo necesario: Tanque de Lastre Segregado, Sistema de Gas Inerte o un Monitor de Contenido de Petroleo,

representaria una erogacion significativa que habria que amortizar. Y para hacerlo seguro se pensaria en elevar los fletes del servicio que prestan. Al final serian los consumidores de estos productos quienes correrian con el gasto.

Por otro lado, debiera existir la responsabilidad de proteger el mar de la contaminacion, instalar el equipo y buscar alguna forma de amortizarlo sin afectar los fletes, para evitar la cadena de incremento de precios en el servicio.

Otra manera de enfrentar esta situacion es la siguiente: En la Segunda Reunion de Cooperacion Regional entre Paises Sudamericanos, Mexico y Panama, que se llevo a cabo en septiembre de 1985 en Peru se penso en la posibilidad de adoptar a nivel regional un acuerdo similar al Memorandum de Paris adoptando ademas algunos de los Instrumentos Apropriados.

En aquella ocasion se afirmaba que una de las ventajas para hacerlo seria que al se parte de algunos de esos Instrumentos, los Estados parte podrian extender los certificados sobre el cumplimiento de esos Instrumentos a sus buques. Estos certificados tienen un valor reconocido en Derecho Internacional, por lo tanto, los Estados rectores de puerto deben aceptarlos como si los hubieran emitido ellos mismos con lo cual las posibilidades de inspeccion y las conscuentes demoras disminuirian en gran escala, a menos que existan motivos claros para ello.

Pero para emitir estos certificados validos juridicamente, los Estados deben haber aceptado primero los Convenios Internacionales y respetar los requerimientos que marcan. De lo contrario sus buques tendran que pedir un certificado a las Sociedades Clasificadoras como son : Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas o Det Norske Veritas . Sin embargo, los certificados emitidos por estas son de menor valor juridico, lo cual propicia una mayor posibilidad de inspecciones y demoras.

Entonces para poder adoptar un Acuerdo de este tipo lo primero que debe pedirse es que los Estados integrantes formaran parte de un minimo de instrumentos internacionales por ejemplo: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS 74) y su protocolo de 1978; Convenio Internacional para Prevenir la Contaminacion del Mar por buques (MARPOL 73) y su protocolo de 1978 y el Convenio Internacional sobre Normas de Formacion, Titulacion y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW 78). Se sugieren estas pues existe un consenso sobre la necesidad, utilidad y posibilidad de su aplicacion en un corto plazo.

Lo anterior, ademas de fomentar de manera importante el desarrollo de las Marinas Mercantes de los paises miembros, los dotaria de un importante elemento de negociacion y tratamiento en puerto de los buques de los paises miembros de ambos convenios que representan

principalmente Europa Occidental y America Latina entre otros.

En lo que a nuestro pais se refiere, creemos que ademas de apoyar un convenio regional semejante al Memorandum de Paris, se deben tomar medidas a nivel nacional.

Mexico cuenta con una posicion geografica privilegiada 10,000 kilometros de litorales a los dos Oceanos mas importantes :el Atlantico y el Pacifico.

Esto nos ofrece la oportunidad de transportar directamente nuestras mercancias a los principales mercados. Desgraciadamente existen varios aspectos que merman la explotacion y el desarrollo de tan importante medio de transporte, el mar.

Uno de los primeros es el hecho de que a raiz de 1976 con el descubrimiento de considerables yacimientos de petroleo, nos convertimos en monoexportadores de este producto y en consecuencia los esfuerzos y la tecnologia se centraron en todo lo relacionado con el petroleo. Incluso se incremento la adquisicion de buques-tanque .

No podemos negar que esto ha sido una importante fuente de divisas para Mexico, pero se han descuidado otros aspectos de la economia que tambien son importantes, tales como las materias primas y los productos terminados y semimanufacturados que podrian cotizarse muy bien en el mercado exterior.

La insuficiencia de buques, ya sean propiedad del

Estado o de particulares (Transportacion Maritima Mexicana, Tecomar, por ejemplo) para transportar granos, carga general o algun tipo de mercancia en especial ha propiciado que esta sea transportada por navieras extranjeras. Lo que representa una fuga de divisas necesarias para nuestra economia.

La industria maritima es sin duda una actividad muy interesante, desafortunadamente no es esta la ocasion adecuada para detenernos a analizarla. Sin embargo solo se heran algunos comentarios respecto a su importancia para la economia de nuestro pais.

El hablar de la industria y el negocio maritimo nos hacen hablar de puertos. En Mexico, los mas importantes por su trafico de mercancias son: Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos en el Golfo y Salina Cruz, Acapulco y Manzanillo en el Pacifico. A pesar de tener un trafico considerable de mercancias no cuentan con la tecnologia y el equipo suficiente para dar una atencion eficiente y rapida. El mal servicio ocasiona perdida de tiempo y por supuesto de dinero sin contar con el deterioro de la imagen de nuestro pais.

La intencion ahora es destacar que una modernizacion de las instalaciones portuarias seria beneficioso en varios aspectos: por un lado facilitaria la carga y descarga de mercancias y por otro permitiria recibir y dar salida a un mayor numero de embarcaciones. Ademas significaria mejor servicio y una mayor captacion de divisas.

No debemos olvidar los Astilleros, parte importante del negocio marítimo.

El gobierno había anunciado su inquietud de instalar más astilleros para impulsar así la construcción de buques de todo tipo. Sin embargo, creemos que resultaría más conveniente y ventajoso que esos astilleros y diques fueran destinados principalmente para reparaciones a buques que lo requieran en su tránsito por nuestro país.

No es lógico pensar que si un buque necesita de alguna reparación o refacción y se encuentre cercano a nuestros litorales, deba trasladarse a su país de origen o trasladarse a alguno otro para entrar a dique.

Contando con astilleros adecuados, lo más probable es que elija hacerlo en México.

Una obra de esta magnitud requiere mano de obra especializada y algunos materiales de importación, a la vez, es una importante fuente de empleo para nuestra gente y un reto para la industria nacional de probar su eficiencia. Ya es tiempo de que en México las industrias y los servicios sean de buena calidad.

Estas son solamente consideraciones generales que podrían contribuir a impulsar y desarrollar nuestra industria y economía.

La última consideración respecto al Memorandum de París y sus objetivos es que se trata de una buena oportunidad para la Comunidad Internacional de conservar y proteger un recurso tan importante como el Mar, restituyéndole aunque sea solo en parte la gran cantidad

de alimento, agua y medio de transporte que desde siempre le ha proporcionado a la humanidad.

CONVENCION DE VIENA SOBRE
EL DERECHO DE LOS TRATADOS



NACIONES UNIDAS

1969

A N E X O S

- 1.- Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.
- 2.- Memorandum de entendimiento entre los Estados que ejercen control en sus puertos .
- 3.- Reportes de la Organización Marítima Internacional.
- 4.- Listado de Buques reportados por la Organización Marítima Internacional.

CONVENCION DE VIENA SOBRE EL DERECHO DE LOS TRATADOS

Los Estados Partes en la presente Convención,

Considerando la función fundamental de los tratados en la historia de las relaciones internacionales,

Reconociendo la importancia cada vez mayor de los tratados como fuente del derecho internacional y como medio de desarrollar la cooperación pacífica entre las naciones, sean cuales fueren sus regímenes constitucionales y sociales,

Advirtiendo que los principios del libre consentimiento y de la buena fe y la norma pacta sunt servanda están universalmente reconocidos,

Afirmando que las controversias relativas a los tratados, al igual que las demás controversias internacionales, deben resolverse por medios pacíficos y de conformidad con los principios de la justicia y del derecho internacional,

Recordando la resolución de los pueblos de las Naciones Unidas de crear condiciones bajo las cuales puedan mantenerse la justicia y el respeto a las obligaciones emanadas de los tratados,

Teniendo presentes los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas, tales como los principios de la igualdad de derechos y de la libre determinación de los pueblos, de la igualdad soberana y la independencia de todos los Estados, de la no injerencia en los

asuntos internos de los Estados, de la prohibición de la amenaza o el uso de la fuerza y del respeto universal a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos y la efectividad de tales derechos y libertades,

Convencidos de que la codificación y el desarrollo progresivo del derecho de los tratados logrados en la presente Convención contribuirán a la consecución de los propósitos de las Naciones Unidas enunciadas en la Carta, que consisten en mantener la paz y la seguridad internacionales, fomentar entre las naciones las relaciones de amistad y realizar la cooperación internacional,

Afirmando que las normas de derecho internacional consuetudinario continuarán rigiendo las cuestiones no reguladas en las disposiciones de la presente Convención,

Han convenido lo siguiente:

Afirmando que las cuestiones del derecho de los tratados, distintas de aquellas a que puede dar lugar una sucesión de Estados, se rigen por las normas pertinentes del derecho internacional, incluidas aquellas normas de derecho internacional consuetudinario que figuran en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969,

Afirmando que las normas de derecho internacional consuetudinario continuarán rigiendo las cuestiones no reguladas en las disposiciones de la presente Convención,

Han convenido lo siguiente:

PARTE I
INTRODUCCION

Artículo 1
Alcance de la presente Convención

La presente Convención se aplica a los tratados entre - -
Estados.

Artículo 2
Términos empleados

1. Para los efectos de la presente Convención:

- a) se entiende por "tratado" un acuerdo internacional--
celebrado por escrito entre Estados y regido por el -
derecho internacional, ya conste en un instrumento- -
único o en dos o más instrumentos conexos y cualquie-
ra que sea su denominación particular;
- b) se entiende por "ratificación", "aceptación", "apro-
bación" y "adhesión", según el caso, el acto interna-
cional así denominado por el cual un Estado hace cons-
tar en el ámbito internacional su consentimiento en -
obligarse por un tratado;
- c) se entiende por "plenos poderes" un documento que em-
ana de la autoridad competente de un Estado y por el -
que designa a una o varias personas para representar-
al Estado en la negociación, la adopción o la auten-
tificación del texto de un tratado, para expresar el -

consentimiento del Estado en obligarse por un tratado, o para ejecutar cualquier otro acto con respecto a un tratado;

- d) se entiende por "reserva" una declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o denominación, hecha por un Estado al afirmar, ratificar, aceptar o aprobar un tratado o al adherirse a él, con objeto de -- excluir o modificar los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del tratado en su aplicación a ese Estado;
- e) se entiende por "Estado negociador" un Estado que ha participado en la elaboración y adopción del texto -- del tratado;
- f) se entiende por "Estado contratante" un Estado que ha consentido en obligarse por el tratado, haya o no entrado en vigor el tratado;
- g) se entiende por "parte" un Estado que ha consentido -- en obligarse por el tratado y con respecto al cual el tratado está en vigor;
- h) se entiende por "tercer Estado" un Estado que no es -- parte en el tratado;
- i) se entiende por "organización internacional" una or-- ganización intergubernamental.

2. Las disposiciones del párrafo 1 sobre los términos empleados en la presente Convención se entenderán sin perjuicio del empleo de esos términos o del sentido que se les pue-

da dar en el derecho interno de cualquier Estado.

Artículo 3
Acuerdos internacionales no comprendidos en el
ámbito de la presente Convención

El hecho de que la presente Convención no se aplique ni a los acuerdos internacionales celebrados entre Estados y otros sujetos de derecho internacional o entre esos otros sujetos de derecho internacional, ni a los acuerdos internacionales no celebrados por escrito, no afectará:

- a) al valor jurídico de tales acuerdos;
- b) a la aplicación a los mismos de cualquiera de las normas enunciadas en la presente Convención a que estuvieren sometidos en virtud del derecho internacional independientemente de esta Convención;
- c) a la aplicación de la Convención a las relaciones de los Estados entre sí en virtud de acuerdos internacionales en los que fueren asimismo partes - otros sujetos de derecho internacional.

Artículo 4
Irretroactividad de la presente Convención

Sin perjuicio de la aplicación de cualesquiera normas enunciadas en la presente Convención a las que los tratados estén sometidos en virtud del derecho internacional - independientemente de la Convención, ésta sólo se aplica-

rá a los tratados que sean celebrados por Estados - -
después de la entrada en vigor de la presente Conven-
ción con respecto a tales Estados.

Artículo 5
Tratados constitutivos de organizaciones
internacionales y tratados adoptados en el ámbito
de una organización internacional

La presente Convención se aplicará a todo tratado que
sea un instrumento constitutivo de una organización -
internacional y a todo tratado adoptado en el ámbito-
de una organización internacional, sin perjuicio de -
cualquier norma pertinente de la organización.

PARTE II

CELEBRACION Y ENTRADA EN VIGOR DE LOS TRATADOS

SECCION 1: CELEBRACION DE LOS TRATADOS

Artículo 6
Capacidad de los Estados para celebrar tratados

Todo Estado tiene capacidad para celebrar tratados.

Artículo 7
Plenos poderes

1. Para la adopción o la autenticación del texto de un tratado, o para manifestar el consentimiento del Estado en obligarse por un tratado, se considerará que una persona representa a un Estado:
 - a) si representa los adecuados plenos poderes; o
 - b) si se deduce de la práctica seguida por los Estados interesados, o de otras circunstancias, que la intención de esos Estados ha sido considerar a esa persona representante del Estado para esos efectos y prescindir de la presentación de plenos poderes.
2. En virtud de sus funciones, y sin tener que presentar plenos poderes, se considerará que representan a su Estado:
 - a) Los jefes de Estado, jefes de gobierno, ministros de relaciones exteriores, para la ejecución de todos los actos relativos a la celebración de un tratado;

- b) los jefes de misión diplomática, para la adopción del texto de un tratado entre el Estado acreditante y el Estado ante el cual se encuentran acreditados;
- c) los representantes acreditados por los Estados ante una conferencia internacional o ante una organización internacional o uno de sus órganos, para la adopción del texto de un tratado en tal conferencia, organización u órgano.

Artículo 8
Confirmación ulterior de un acto
ejecutado sin autorización

Un acto relativo a la celebración de un tratado ejecutado por una persona que, conforme al artículo 7, no pueda considerarse autorizada para representar con tal fin a un Estado, no surtirá efectos jurídicos a menos que sea -
ulteriormente confirmado por ese Estado.

Artículo 9
Adopción del texto

1. La adopción del texto de un tratado se efectuará por consentimiento de todos los Estados participantes en su elaboración, salvo lo dispuesto en el párrafo 2.
2. La adopción del texto de un tratado en una conferencia internacional se efectuará por mayoría de dos tercios de -

los Estados presentes y votantes, a menos que esos Estados decidan por igual mayoría aplicar una regla diferente.

Artículo 10
Autenticación del texto

El texto de un tratado quedará establecido como auténtico y definitivo:

- a) mediante el procedimiento que se prescriba en él o que convengan los Estados que hayan participado en su elaboración; o
- b) la falta de tal procedimiento, mediante la firma, la firma ad referendum o la rúbrica puesta por los representantes de esos Estados en el texto del tratado o en el acta final de la conferencia en la que figure el texto.

Artículo 11
Formas de manifestación del consentimiento
en obligarse por un tratado

El consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado podrá manifestarse mediante la firma, el canje de instrumentos que constituyan un tratado, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier otra forma que se hubiere convenido.

Artículo 12
Consentimiento en obligarse por un tratado
manifestado mediante la firma

- 1.- El consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado se manifestará mediante la firma de su representante:
- a) cuando el tratado disponga que la firma tendrá ese efecto;
 - b) cuando conste de otro modo que los Estados negociadores han convenido que la firma tenga ese efecto; o
 - c) cuando la intención del Estado de dar ese efecto a la firma se desprenda de los plenos poderes de su representante o se haya manifestado
- 2.- Para los efectos del párrafo 1:
- a) la rúbrica de un texto equivaldrá a la firma del tratado cuando conste que los Estados negociadores así lo han convenido;
 - b) la firma ad referendum de un tratado por un representante equivaldrá a la firma definitiva del tratado si su Estado la confirma.

Artículo 13
Consentimiento en obligarse por un tratado
manifestado mediante el canje de instrumentos que
constituyan un tratado

El consentimiento de los Estados en obligarse por un tratado constituido por instrumentos canjeados entre ellos se manifestará mediante este canje:

- a) cuando los instrumentos dispongan que su canje tendrá

ese efecto; o

- b) cuando conste de otro modo que esos Estados han con-
venido que el canje de los instrumentos tenga ese - -
efecto.

Artículo 14
Consentimiento en obligarse por un tratado
manifestado mediante la ratificación, la aceptación
ó la aprobación

1. El consentimiento de un Estado en obligarse por un trata-
do se manifestará mediante la ratificación:
- a) cuando el tratado disponga que tal consentimiento de-
be manifestarse mediante la ratificación;
 - b) cuando conste de otro modo que los Estados negociado-
res han convenido que se exija la ratificación;
 - c) cuando el representante del Estado haya firmado el -
tratado a reserva de ratificación; o
 - d) cuando la intención del Estado de firmar el tratado a
reserva de ratificación se desprenda de los plenos po-
deres de su representante o se haya manifestado duran-
te la negociación.
2. El consentimiento de un Estado en obligarse por un trata-
do se manifestará mediante la aceptación en condiciones -
semejantes a las que rigen para la ratificación.

Artículo 15
Consentimiento en obligarse por un tratado
manifestado mediante la adhesión

El consentimiento de un Estado en obligarse por un trata-

do se manifestará mediante la adhesión:

- a) cuando el tratado disponga que ese Estado puede manifestar tal consentimiento mediante la adhesión;
- b) cuando conste de otro modo que los Estados negociadores han convenido que ese Estado puede manifestar tal consentimiento mediante la adhesión; o
- c) cuando todas las partes hayan convenido ulteriormente que ese Estado puede manifestar tal consentimiento mediante la adhesión.

Artículo 16

Canje o depósito de los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión

Salvo que el tratado disponga otra cosa, los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión harán constar el consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado al efectuarse:

- a) su canje entre los Estados contratantes;
- b) su depósito en poder del depositario; o
- c) su notificación a los Estados contratantes o al depositario, si así se ha convenido.

Artículo 17

Consentimiento en obligarse respecto de parte de un tratado y opción entre disposiciones diferentes

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 19 a 23, el consentimiento de un Estado en obligarse respecto de parte de un tratado sólo surtirá efecto si el tratado lo per

mite o los demás Estados contratantes convienen en ello.

2. El consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado que permita una opción entre disposiciones diferentes sólo surtirá efecto si se indica claramente a qué disposiciones se refiere el consentimiento.

Artículo 18

Obligación de no frustrar el objeto y el fin de un tratado antes de su entrada en vigor

Un Estado deberá abstenerse de actos en virtud de los cuales se frustren el objeto y el fin de un tratado:

- a) si ha firmado el tratado o ha canjeado instrumentos - que constituyen el tratado a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, mientras no haya manifestado su intención de no llegar a ser parte en el tratado; -
o
b) si ha manifestado su consentimiento en obligarse por el tratado, durante el período que preceda a la entrada en vigor del mismo y siempre que ésta no se retarde indebidamente.

SECCION 2: RESERVAS

Artículo 19

Formulación de reservas

Un Estado podrá formular una reserva en el momento de firmar, ratificar, aceptar o aprobar un tratado o de adherirse al mismo, a menos:

- a) que la reserva esté prohibida por el tratado;
- b) que el tratado disponga que únicamente pueden hacerse determinadas reservas, entre las cuales no figure la reserva de que se trate; o
- c) que, en los casos no previstos en los apartados a) y b), la reserva sea incompatible con el objeto y el fin del tratado.

Artículo 20

Aceptación de las reservas y objeción a las reservas

1. Una reserva expresamente autorizada por el tratado no exigirá la aceptación ulterior de los demás Estados contratantes, a menos que el tratado así lo disponga.
2. Cuando el número reducido de Estados negociadores y del objeto y del fin del tratado se desprenda que la aplicación del tratado en su integridad entre todas las partes es condición esencial del consentimiento de cada una de ellas en obligarse por el tratado, una reserva exigirá la aceptación de todas las partes.
3. Cuando el tratado sea un instrumento constitutivo de una organización internacional y a menos que en el se disponga otra cosa, una reserva exigirá la aceptación del órgano competente de esa organización.
4. En los casos no previstos en los párrafos precedentes y a menos que el tratado disponga otra cosa:

- a) la aceptación de una reserva por otro Estado contratante constituirá al Estado autor de la reserva en parte en el tratado en relación con ese Estado si el tratado ya está en vigor o cuando entre en vigor para esos Estados;
- b) la objeción hecha por otro Estado contratante a una reserva no impedirá la entrada en vigor del tratado entre el Estado que haya hecho la objeción y el Estado autor de la reserva, a menos que el Estado autor de la objeción manifieste inequívocamente la intención contraria;
- c) un acto por el que un Estado manifieste su consentimiento en obligarse por un tratado y que contenga una reserva surtirá efecto en cuanto acepte la reserva al menos otro Estado contratante.

5. Para los efectos de los párrafos 2 y 4, a menos que el tratado disponga otra cosa, se considerará que una reserva ha sido aceptada por un Estado cuando éste no ha formulado ninguna objeción a la reserva dentro de los doce meses siguientes a la fecha en que haya recibido la notificación de la reserva o en la fecha en que haya manifestado su consentimiento en obligarse por el tratado, si este última es posterior.

Artículo 21
Efectos jurídicos de las reservas y de
las objeciones a las reservas

1. Una reserva que sea efectiva con respecto a otra parte -- en el tratado de conformidad con los Artículos 19, 20 y -- 23;
 - a) modificará con respecto al Estado autor de la reserva en sus relaciones con esa otra parte las disposiciones del tratado a que se refiera la reserva en la medida determinada por la misma; y
 - b) modificará, en la misma medida, esas disposiciones en lo que respecta a esa otra parte en el tratado en sus relaciones con el Estado autor de la reserva.

2. La reserva no modificará las disposiciones del tratado en lo que respecta a las otras partes en el tratado en sus-- relaciones inter se.

3. Cuando un Estado que haya hecho una objeción a una reserva no se oponga a la entrada en vigor del tratado entre -- él y el Estado autor de la reserva, las disposiciones a -- que se refiera ésta no se aplicarán entre los dos Estados en la medida determinada por la reserva.

Artículo 22
Retiro de las reservas y de las
objeciones a las reservas

1. Salvo que el tratado disponga otra cosa, una reserva--

podrá ser retirada en cualquier momento y no se exigirá - para su retiro el consentimiento del Estado que la haya - aceptado.

2. Salvo que el tratado disponga otra cosa, una objeción - a una reserva podrá ser retirada en cualquier momento.

3. Salvo que el tratado disponga o se haya convenido - - otra cosa:

a) el retiro de una reserva sólo surtirá efecto respecto de otro Estado contratante cuando ese Estado haya recibido la notificación;

b) el retiro de una objeción a una reserva sólo surtirá efecto cuando su notificación haya sido recibida por el Estado autor de la reserva.

Artículo 23
Procedimiento relativo a las reservas

1. La reserva, la aceptación expresa de una reserva y la objeción a una reserva habrán de formularse por escrito y comunicarse a los Estados contratantes y a los demás Estados facultados para llegar a ser partes en el tratado.

2. La reserva que se formule en el momento de la firma - de un tratado que haya de ser objeto de ratificación, - - aceptación o aprobación, habrá de ser confirmada formalmente por el Estado autor de la reserva al manifestar su

consentimiento en obligarse por el tratado. En tal caso, se considerará que la reserva ha sido hecha en la fecha - de su confirmación.

3. La aceptación expresa de una reserva o la objeción - hecha a una reserva, anteriores a la confirmación de la misma, no tendrán que ser a su vez confirmadas.
4. El retiro de una reserva o de una objeción a una re--serva habrá de formularse por escrito.

SECCION 3: ENTRADA EN VIGOR Y APLICACION
PROVISIONAL DE LOS TRATADOS

Artículo 24
Entrada en vigor

1. Un tratado entrará en vigor de la manera y en la fe--cha que en él se disponga o que acuerden los Estados ne--gociadores.
2. A falta de tal disposición o acuerdo, el tratado en--trará en vigor tan pronto como haya constancia del consen--timiento de todos los Estados negociadores en obligarse - por el tratado.
3. Cuando el consentimiento de un Estado en obligarse - por un tratado se haga constar en una fecha posterior a - la de la entrada en vigor de dicho tratado, éste entrará - en vigor con relación a ese Estado en dicha fecha, a me--

nos que el tratado disponga otra cosa.

4. Las disposiciones de un tratado que regulen la autenticidad de su texto, la constancia del consentimiento de los Estados en obligarse por el tratado, la manera o la fecha de su entrada en vigor, las reservas, las funciones del depositario y otras cuestiones que se susciten necesariamente antes de la entrada en vigor del tratado se aplicarán desde el momento de la adopción de su texto.

Artículo 25
Aplicación provisional

1. Un tratado o una parte de él se aplicará provisionalmente antes de su entrada en vigor:
- a) si el propio tratado así lo dispone; o
 - b) si los Estados negociadores han convenido en ello de otro modo.
2. La aplicación provisional de un tratado o de una parte de él respecto de un Estado terminará si éste notifica a los Estados entre los cuales el tratado se aplica provisionalmente su intención de no llegar a ser parte en el mismo, a menos que el tratado disponga o los Estados negociadores hayan convenido otra cosa al respecto.

PARTE III

OBSERVANCIA, APLICACION E INTERPRETACION DE LOS TRATADOS

SECCION 1: OBSERVANCIA DE LOS TRATADOS

Artículo 26
Pacta sunt servanda

Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fé.

Artículo 27
El derecho interno y la observancia de los tratados

Una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado. Esta norma se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46.

SECCION 2: APLICACION DE LOS TRATADOS

Artículo 28
Irretroactividad de los tratados

Las disposiciones de un tratado no obligarán a una parte respecto de ningún acto o hecho que haya tenido lugar con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del tratado para esa parte ni de ninguna situación que en esa fecha haya dejado de existir, salvo que una intención diferente se desprenda del tratado o conste de otro modo.

Artículo 29
Ambito territorial de los tratados

Un tratado será obligatorio para cada una de las partes-- por lo que respecta a la totalidad de su territorio, salvo que una intención diferente se desprenda de él o conste de otro mo do.

Artículo 30
Aplicación de tratados sucesivos concernientes
a la misma materia

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 103 de la -- Carta de las Naciones Unidas, los derechos y las obliga-- ciones de los Estados partes en tratados sucesivos concer-- nientes a la misma materia se determinarán conforme a los párrafos siguientes.
2. Cuando un tratado especifique que está subordinado a un -- tratado anterior o posterior o que no debe ser considera-- do incompatible con ese otro tratado, prevalecerán las-- disposiciones de este último.
3. Cuando todas las partes en el tratado anterior sean tam-- bién partes en el tratado posterior pero el tratado ante-- rior no quede terminado ni su aplicación suspendida con-- forme al Artículo 59, el tratado anterior se aplicará úni camente en la medida en que sus disposiciones sean compa-- tibles con las del tratado posterior.
4. Cuando las partes del tratado anterior no sean todas - -

ellas partes en el tratado posterior:

- a) en las relaciones entre los Estados partes en ambos tratados, se aplicará la norma enunciada en el párrafo 3;
 - b) en las relaciones entre un Estado que sea parte en ambos tratados y un Estado que sólo lo sea en uno de ellos, los derechos y obligaciones recíprocos se rigen por el tratado en el que los dos Estados sean partes.
5. El párrafo 4 se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 41 y no se prejuzgará ninguna cuestión de terminación o suspensión de la aplicación de un tratado conforme al Artículo 60 ni ninguna cuestión de responsabilidad en que pueda incurrir un Estado por la celebración o aplicación de un tratado cuyas disposiciones sean incompatibles con las obligaciones contraídas con respecto a otro Estado en virtud de otro tratado.

SECCION 3: INTERPRETACION DE LOS TRATADOS

Artículo 31 Regla general de interpretación

1. Un tratado deberá interpretarse de buena fé conforme al sentido que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin.
2. Para los efectos de la interpretación de un tratado, el -

contexto comprenderá, además del texto, incluidos su - -
preámbulo y anexos:

- a) todo acuerdo que se refiera al tratado y haya sido - -
concertado entre todas las partes con motivo de la ce
lebración del tratado;
- b) todo instrumento formulado por una o más partes con -
motivo de la celebración del tratado y asentado por- -
las demás como instrumento referente al tratado.

3. Juntamente con el contexto, habrá de tenerse en cuenta:

- a) todo acuerdo entre las partes acerca de la interpreta
ción del tratado o de la aplicación de sus disposicio
nes;
- b) toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación-
del tratado por la cual conste el acuerdo de las par-
tes acerca de la interpretación del tratado;
- c) toda norma pertinente de derecho internacional apli--
cable en las relaciones entre las partes.

4. Se dará a un término un sentido especial si consta que tal
fué la intención de las partes.

Artículo 32
Medios de interpretación complementaria

Se podrá acudir a medios de interpretación complementa--
rios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado--
y a las circunstancias de su celebración, para confirmar el--

el sentido resultante de la aplicación del Artículo 31, o para determinar el sentido cuando la interpretación dada de conformidad con el Artículo 31:

- a) deje ambiguo u oscuro el sentido; o
- b) conduzca a un resultado manifiestamente absurdo o - - irrazonable.

Artículo 33
Interpretación de tratados autenticados
en dos o más idiomas

1. Cuando un tratado haya sido autenticado en dos o más idiomas, el texto hará igualmente fé en cada idioma, a menos que el tratado disponga o las partes convengan que en caso de discrepancia prevalecerá uno de los textos.
2. Una versión del tratado en idioma distinto de aquel en que haya sido autenticado el texto será como texto auténtico únicamente si el tratado así lo dispone o las partes así lo convienen.
3. Se presumirá que los términos del tratado tienen en cada texto auténtico igual sentido.
4. Salvo en el caso de que prevalezca un texto determinado-- conforme a lo previsto en el párrafo 1, cuando la comparación de los textos auténticos revele una diferencia de sentido que no pueda resolverse con la aplicación de los Artículos 31 y 32, se adoptará el sentido que mejor concilie esos textos, habida cuenta del objeto y del fin del tratado.

SECCION 4: LOS TRATADOS Y LOS TERCEROS ESTADOS

Artículo 34
Norma general concerniente a terceros Estados

Un tratado no crea obligaciones ni derechos para un tercer Estado sin su consentimiento.

Artículo 35
Tratados en que se prevén obligaciones para terceros Estados

Una disposición de un tratado dará origen a una obligación para un tercer Estado si las partes en el tratado tienen la intención de que tal disposición sea el medio de crear la obligación y si el tercer Estado acepta expresamente por escrito esa obligación.

Artículo 36
Tratados en que se prevén derechos para terceros Estados

1. Una disposición de un tratado dará origen a un derecho para un tercer Estado si con ella las partes en el tratado tienen la intención de conferir ese derecho al tercer Estado o a un grupo de Estados al cual pertenezca, o bien a todos los Estados, y si el tercer Estado asiente a ello. Su asentimiento se presumirá mientras no haya indicación en contrario, salvo que el tratado disponga otra cosa.
2. Un Estado que ejerza un derecho con arreglo al párrafo 1 deberá cumplir las condiciones que para su ejercicio estén prescritas en el tratado o se establezca conforme a éste.

Artículo 37
Revocación o modificación de obligaciones o de
derechos de terceros Estados

1. Cuando de conformidad con el Artículo 35 se haya originado una obligación para un tercer Estado, tal obligación no podrá ser revocada ni modificada sino con el consentimiento de las partes en el tratado y del tercer Estado, a menos que conste que habían convenido otra cosa al respecto.

2. Cuando de conformidad con el Artículo 36 se haya originado un derecho para un tercer Estado, tal derecho no podrá ser revocado ni modificado por las partes si consta que tuvo la intención de que el derecho no fuera revocable ni modificable sin el consentimiento del tercer Estado.

Artículo 38
Normas de un tratado que lleguen a ser obligatorias
para terceros Estados en virtud de una costumbre internacional

Lo dispuesto en los Artículos 34 al 37 no impedirá que una norma enunciada en un tratado llegue a ser obligatoria para un tercer Estado como norma consuetudinaria de derecho internacional reconocida como tal.

PARTE IV

ENMIENDA Y MODIFICACION DE LOS TRATADOS

Artículo 39
Norma general concerniente a la enmienda
de los tratados

Un tratado podrá ser enmendado por acuerdo entre las partes. Se aplicarán al acuerdo las normas enunciadas en la Parte II, salvo en la medida en que el tratado disponga otra cosa.

Artículo 40
Enmienda de los tratados multilaterales

1. Salvo que el tratado disponga otra cosa, la enmienda de los tratados multilaterales se regirá por los párrafos siguientes.
2. Toda propuesta de enmienda de un tratado multilateral en las relaciones entre todas las partes habrá de ser notificada a todos los Estados contratantes, cada uno de los cuales tendrá derecho a participar:
 - a) en la decisión sobre las medidas que haya que adoptar con relación a tal propuesta;
 - b) en la negociación y la celebración de cualquier acuerdo que tenga por objeto enmendar el tratado.
3. Todo estado facultado para llegar a ser parte en el tratado estará también facultado para llegar a ser parte en

el tratado en su forma enmendada.

4. El acuerdo en virtud del cual se enmiende el tratado no-- obligará a ningún Estado que sea ya parte en el tratado-- pero no llegue a serlo en ese acuerdo; con respecto a -- tal Estado se aplicará el apartado b) del párrafo 4 del -- Artículo 30.
5. Todo Estado que llegue a ser parte en el tratado después-- de la entrada en vigor del acuerdo en virtud del cual se-- enmiende el tratado será considerado, de no haber mani-- festado ese Estado una intención diferente.
 - a) parte en el tratado en su forma enmendada; y
 - b) parte en el tratado no enmendado con respecto a toda-- parte en el tratado que no esté obligada por el acuer-- do en virtud del cual se enmiende el tratado.

Artículo 41
Acuerdos para modificar tratados
multilaterales entre algunas de
las partes únicamente

1. Dos o mas partes en un tratado multilateral podrán cele-- brar un acuerdo que tenga por objeto modificar el trata-- do únicamente en sus relaciones mutuas:
 - a) si la posibilidad de tal modificación está prevista-- por el tratado; o
 - b) si tal modificación no está prohibida por el tratado a condición de que:

- 1) no afecte al disfrute de los derechos que a las partes correspondan en virtud del tratado ni al cumplimiento de sus obligaciones; y
- 2) no se refiera a ninguna disposición cuya modificación sea incompatible con la consecución efectiva del objeto y del fin del tratado en su conjunto.

2. Salvo que en el caso previsto en el apartado a) del párrafo 1 del tratado disponga otra cosa, las partes interesadas deberán notificar a las demás partes su intención de celebrar el acuerdo y la modificación del tratado que en ese acuerdo se disponga.

PARTE V

NULIDAD, TERMINACION Y SUSPENSION DE LA
APLICACION DE LOS TRATADOS

SECCION 1: DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 42
Validez y continuación en vigor
de los tratados

1. La validez de un tratado o del consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado no podrá ser impugnada sino-- mediante la aplicación de la presente Convención.
2. La terminación de un tratado, su denuncia o el retiro de una parte no podrán tener lugar sino como resultado de la aplicación de las disposiciones del tratado o de la presente Convención. La misma norma se aplicará a la suspensión de la aplicación de un tratado.

Artículo 43
Obligaciones impuestas por el derecho
internacional independientemente de un tratado

La nulidad, terminación o denuncia de un tratado, el retiro de una de las partes o la suspensión de la aplicación del tratado, cuando resulten de la aplicación de la presente Convención o de las disposiciones del tratado, no menoscabarán en nada al deber de un Estado de cumplir toda obligación enunciada en el tratado a la que esté sometido en virtud del derecho internacional independientemente de ese tratado.

Artículo 44
Divisibilidad de las disposiciones de un tratado

1. El derecho de una parte, previsto de un tratado o emanado del Artículo 56, a denunciar ese tratado, retirarse de él o suspender su aplicación no podrá ejercerse sino con respecto a la totalidad del tratado, a menos que el tratado disponga o las partes convengan otra cosa al respecto.

2. Una causa de nulidad o terminación de un tratado, de retiro de una de las partes de suspensión de la aplicación de un tratado reconocida en la presente Convención no podrá alegarse sino con respecto a la totalidad del tratado, - - salvo en los casos previstos en los párrafos siguientes o en el Artículo 60.

3. Si la causa se refiere sólo a determinadas cláusulas, no podrá alegarse sino con respecto a esas cláusulas cuando:
 - a) dichas cláusulas sean separables del resto del tratado en lo que respecta a su aplicación;

 - b) se desprenda del tratado o conste de otro modo que la aceptación de esas cláusulas no ha constituido para la otra parte o las otras partes en el tratado una base esencial de su consentimiento en obligarse por el tratado en su conjunto; y

 - c) la continuación del cumplimiento del resto del tratado no sea injusta.

4. En los casos previstos en los Artículos 49 y 50, el Estado facultado para alegar el dolo o la corrupción podrá hacerlo en lo que respecta a la totalidad del tratado o, en el caso previsto en el párrafo 3, en lo que respecta a determinadas cláusulas únicamente.
5. En los casos previstos en los Artículos 51, 52 y 53, no se admitirá la división de las disposiciones del tratado.

Artículo 45

Pérdida del derecho a alegar una causa de nulidad, terminación, retiro o suspensión de la aplicación de un tratado

Un Estado no podrá ya alegar una causa para anular un tratado, darlo por terminado, retirarse de él no suspender su aplicación con arreglo a lo dispuesto en los Artículos 46 a 50 o en los Artículos 60 y 62, si, después de haber tenido conocimiento de los hechos, ese Estado:

- a) ha convenido expresamente en que el tratado es válido, permanece en vigor o continúa en aplicación, según el caso; o
 - b) se ha comportado de tal manera que debe considerarse que ha dado su aquiescencia a la validez del tratado o a su continuación en vigor o en aplicación, según el caso.
2. El párrafo 1 no se aplicará si el Estado de que se trate contribuyó con su conducta al error o si las circunstancias fueron tales que hubiera quedado advertido de la po-

sibilidad de error.

3. Un error que concierna sólo a la redacción del texto de un tratado no afectará a la validez de éste; en tal caso se aplicará el Artículo 79.

Artículo 49

Dolo

Si un Estado ha sido inducido a celebrar un tratado por la conducta fraudulenta de otro Estado negociador, podrá alegar el dolo como vicio de su consentimiento en obligarse por el tratado.

Artículo 50

Corrupción del representante de un Estado

Si la manifestación del consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado ha sido obtenida mediante la corrupción de su representante, efectuada directa o indirectamente por otro Estado negociador, aquel Estado podrá alegar esa corrupción como vicio de su consentimiento en obligarse por el tratado.

Artículo 51

Coacción sobre el representante de un Estado

La manifestación del consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado que haya sido obtenida por coacción sobre su representante mediante actos o amenazas dirigidos contra él carecerá de todo efecto jurídico.

Artículo 52
Coacción sobre un Estado por la amenaza
o el uso de la fuerza

Es nulo todo tratado cuya celebración se haya obtenido-- por la amenaza o el uso de la fuerza en violación de los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 53
Tratados que estén en oposición con una
norma imperativa de derecho internacional
general (jus cogens)

Es nulo todo tratado que, en el momento de su celebración esté en oposición con una norma imperativa de derecho internacional general. Para los efectos de la presente Convención,-- una norma imperativa de derecho internacional general es una-- norma aceptada y reconocida por la comunidad internacional de-- Estados en su conjunto como norma que no admite acuerdo en contrario y que sólo puede ser modificada por una norma ulterior-- de derecho internacional general que tenga el mismo carácter.

SECCION 3: TERMINACION DE LOS TRATADOS Y
SUSPENSION DE SU APLICACION

Artículo 54
Terminación de un tratado o retiro de él en virtud
de sus disposiciones o por consentimiento
de las partes

La terminación de un tratado o el retiro de una parte podrán tener lugar:

- a) conforme a las disposiciones del tratado; o

- b) en cualquier momento, por consentimiento de todas --
las partes después de consultar a los demás Estados--
contratantes.

Artículo 55
Reducción del número de partes en un tratado
multilateral a un número inferior al necesario
para su entrada en vigor

Un tratado multilateral no terminará por el solo hecho--
de que el número de partes llegue a ser inferior al necesario--
para su entrada en vigor, salvo que el tratado disponga otra--
cosa.

Artículo 56
Denuncia o retiro en el caso de que el tratado
no contenga disposiciones sobre la terminación, la denuncia
o el retiro

1. Un tratado que no contenga disposiciones sobre su termi--
nación ni prevea la denuncia o el retiro del mismo no --
podrá ser objeto de denuncia o de retiro a menos:
 - a) que conste que fue intención de las partes admitir--
la posibilidad de denuncia o de retiro; o
 - b) que el derecho de denuncia o de retiro pueda inferir--
se de la naturaleza del tratado.

2. Una parte deberá notificar con doce meses por lo menos--
de antelación su intención de denunciar un tratado o de--
retirarse de él conforme al párrafo 1.

Artículo 57
Suspensión de la aplicación de un tratado en virtud
de sus disposiciones o por consentimiento
de las partes

La aplicación de un tratado podrá suspenderse con respecto a todas las partes o a una parte determinada:

- a) conforme a las disposiciones del tratado; o
- b) en cualquier momento, por consentimiento de todas las partes previa consulta con los demás Estados contratantes.

Artículo 58
Suspensión de la aplicación de un tratado multilateral
por acuerdo entre algunas de las partes únicamente

1. Dos o mas partes en un tratado multilateral podrán celebrar un acuerdo que tenga por objeto suspender la aplicación de disposiciones del tratado, temporalmente y sólo en sus relaciones mutuas:
 - a) si la posibilidad de tal suspensión está prevista por el tratado; o
 - b) si tal suspensión no está prohibida por el tratado, a condición de que:
 - 1) no afecte al disfrute de los derechos que a las demás partes correspondan en virtud del tratado ni al cumplimiento de sus obligaciones; y
 - 2) no sea incompatible con el objeto y el fin del tratado.

2. Salvo que en el caso previsto en el apartado a) del párrafo 1 el tratado disponga otra cosa, las partes interesadas deberán notificar a las demás partes su intención de celebrar el acuerdo y las disposiciones del tratado cuya aplicación se proponen suspender.

Artículo 59
Terminación de un tratado o suspensión de su
aplicación implícitas, como consecuencia de la
celebración de un tratado posterior

1. Se considerará que un tratado ha terminado si todas las partes en él celebran ulteriormente un tratado sobre la misma materia y:
- a) se desprende del tratado posterior o consta de otro modo que ha sido intención de las partes que la materia se rija por ese tratado; o
 - b) las disposiciones del tratado posterior son hasta tal punto incompatibles con las del tratado anterior, que los dos tratados no pueden aplicarse simultáneamente.
2. Se considerará que la aplicación del tratado anterior ha quedado únicamente suspendida si se desprende del tratado posterior o consta de otro modo que tal ha sido la intención de las partes.

Artículo 60
Terminación de un tratado o suspensión de su
aplicación como consecuencia de su violación

1. Una violación grave de un tratado bilateral por una de las partes facultará a la otra parte para alegar la violación como causa para dar por terminado el tratado o para suspender su aplicación total o parcialmente.
2. Una violación grave de un tratado multilateral por una de las partes facultará:
 - a) a las otras partes, procediendo por acuerdo unánime, para suspender la aplicación del tratado total o parcialmente o darlo por terminado, sea:
 - 1) en las relaciones entre ellas y el Estado autor de la violación; o
 - 2) entre todas las partes;
 - b) a una parte especialmente perjudicada por la violación, para alegar ésta como causa para suspender la aplicación del tratado total o parcialmente en las relaciones entre ella y el Estado autor de la violación;
 - c) a cualquier parte, que no sea el Estado autor de la violación, para alegar la violación como causa para suspender la aplicación del tratado total o parcialmente con respecto a sí misma, si el tratado es de tal índole que una violación grave de sus disposiciones por una parte modifica radicalmente la situación de cada parte con respecto a la ejecución ulterior de sus obligaciones en virtud del tratado.

3. Para los efectos del presente Artículo, constituirán violación grave de un tratado:
 - a) un rechazo del tratado no admitido por la presente Convención; o
 - b) la violación de una disposición esencial para la consecución del objeto o del fin del tratado.
4. Los precedentes párrafos se entenderán sin perjuicio de las disposiciones del tratado aplicables en caso de violación.
5. Lo previsto en los párrafos 1 a 3 no se aplicará a las disposiciones relativas a la protección de la persona humana contenidas en tratados de carácter humanitario, en particular a las disposiciones que prohíben toda forma de represalias con respecto a las personas protegidas por tales tratados.

Artículo 61
Imposibilidad subsiguiente de cumplimiento

1. Una parte podrá alegar la imposibilidad de cumplir un tratado como causa para darlo por terminado o retirarse de él si esa imposibilidad resulta de la desaparición o destrucción definitivas de un objeto indispensable para el cumplimiento del tratado. Si la imposibilidad es temporal, podrá alegarse únicamente como causa para suspender la aplicación del tratado.

2. La imposibilidad de cumplimiento no podrá alegarse por una de las partes como causa para dar por terminado un tratado, retirarse de el o suspender su aplicación si resulta de una violación, por la parte que la alegue, de una obligación nacida del tratado o de toda obligación internacional con respecto a cualquier otra parte en el tratado.

Artículo 62

Cambio fundamental en las circunstancias

1. Un cambio fundamental en las circunstancias ocurrido con respecto a las existentes en el momento de la celebración de un tratado y que no fue previsto por las partes no podrá alegarse como causa para dar por terminado el tratado o retirarse de él, a menos que:

- a) la existencia de esas circunstancias constituyera una base esencial del consentimiento de las partes en obligarse por el tratado; y
- b) ese cambio tenga por efecto modificar radicalmente el alcance de las obligaciones que todavía deban cumplirse en virtud del tratado.

2. Un cambio fundamental en las circunstancias no podrá alegarse como causa para dar por terminado un tratado o retirarse de él:

- a) si el tratado establece una frontera; o
- b) si el cambio fundamental resulta de una violación, -

por la parte que lo alega, de una obligación nacida-- del tratado o de toda otra obligación internacional-- con respecto a cualquier otra parte en el tratado.

3. Cuando, con arreglo a lo dispuesto en los párrafos precedentes, una de las partes pueda alegar un cambio fundamental en las circunstancias como causa para dar por terminado un tratado o para retirarse de él, podrá también alegar ese cambio como causa para suspender la aplicación del tratado.

Artículo 63
Ruptura de relaciones diplomáticas o consulares

La ruptura de relaciones diplomáticas o consulares entre partes en un tratado no afectará a las relaciones jurídicas establecidas entre ellas por el tratado, salvo en la medida en que la existencia de relaciones diplomáticas o consulares sea indispensable para la aplicación del tratado.

Artículo 64
Aparición de una nueva norma imperativa de
derecho internacional general (jus cogens)

Si surge una nueva norma imperativa de derecho internacional general, todo tratado existente que esté en oposición con esa norma se convertirá en nulo y terminará.

SECCION 4: PROCEDIMIENTO

Artículo 65
Procedimiento que deberá seguirse con respecto a la
nulidad o terminación de un tratado, el retiro de una
parte o la suspensión de la aplicación
de un tratado

1. La parte que, basándose en las disposiciones de la presente Convención, alegue un vicio de su consentimiento en obligarse por un tratado o una causa para impugnar la validez de un tratado, darlo por terminado, retirarse de él o suspender su aplicación, deberá notificar a las demás partes su pretensión. En la notificación habrá de indicarse la medida que se proponga adoptar con respecto al tratado y las razones en que ésta se funde.
2. Si, después de un plazo que, salvo en casos de especial urgencia, no habrá de ser inferior a tres meses contados desde la recepción de la notificación, ninguna parte ha formulado objeciones, la parte que haya hecho la notificación podrá adoptar en la forma prescrita en el Artículo 67 la medida que haya propuesto.
3. Si, por el contrario, cualquiera de las demás partes ha formulado una objeción las partes deberán buscar una solución por los medios indicados en el Artículo 33 de la Carta de las Naciones Unidas.
4. Nada de lo dispuesto en los párrafos precedentes afectará a los derechos o a las obligaciones de las partes que

se deriven de cualesquiera disposiciones en vigor entre--
ellas respecto de la solución de controversias.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 45, el hecho de que un Estado no haya efectuado la notificación pres--
crita en el párrafo 1 no le impedirá hacerla en respuesta a otra parte que pida el cumplimiento del tratado o ale--
gue su violación.

Artículo 66
Procedimientos de arreglo judicial, de
arbitraje y de conciliación

Si, dentro de los doce meses siguientes a la fecha en que se haya formulado objeción, no se ha llegado a ninguna solución conforme al párrafo 3 del Artículo 65, se seguirán los procedimientos siguientes:

- a) cualesquiera de las partes en una controversia relati--
va a la aplicación o la interpretación del Artículo -
53 o el Artículo 64 podrá, mediante solicitud escri--
ta, someterla a la decisión de la Corte Internacional de Justicia a menos que las partes convengan de común acuerdo someter la controversia al arbitraje;
- b) cualquiera de las partes en una controversia relati--
va a la aplicación o interpretación de cualquiera de los Artículos de la Parte V de la presente Convención podrá iniciar el procedimiento indicado en el Anexo - de la Convención presentando al Secretario General de las Naciones Unidas una solicitud a tal efecto.

Artículo 67
Instrumentos para declarar la nulidad de un tratado,
darlo por terminado, retirarse de él o
suspender su aplicación

La notificación prevista en el párrafo 1 del Artículo 65-
habrá de hacerse por escrito.

Todo acto encaminado a declarar la nulidad de un tratado,
darlo por terminado, retirarse de él o suspender su aplicación-
de conformidad con las disposiciones del tratado o de los párra-
fos 2 ó 3 del Artículo 65 se hará constar en un instrumento y -
será comunicado a las demás partes. Si el instrumento no está-
firmado por el jefe del Estado, el jefe del gobierno o el minis-
tro de relaciones exteriores, el representante del Estado que -
lo comunique podrá ser invitado a presentar sus plenos poderes.

Artículo 68
Revocación de las notificaciones y de los
instrumentos previstos en los Artículos 65 y 67

Las notificaciones o los instrumentos previstos en los -
Artículos 65 y 67 podrán ser revocados en cualquier momento an-
tes de que surtan efecto.

SECCION 5: CONSECUENCIAS DE LA NULIDAD, LA TERMINACION
O LA SUSPENSION DE LA APLICACION DE UN TRATADO

Artículo 69
Consecuencias de la nulidad de un tratado

1. Es nulo un tratado cuya nulidad quede determinada en vir-
tud de la presente Convención. Las disposiciones de un -

tratado nulo carecen de fuerza jurídica.

2. Si no obstante se han ejecutado actos basándose en tal- - tratado:
 - a) toda parte podrá exigir de cualquier otra parte que - en la medida posible establezca en sus relaciones mú- tuas la situación que habría existido si no se hubie- ran ejecutado esos actos;
 - b) los actos ejecutados de buena fé antes de que se haya alegado la nulidad no resultarán ilícitos por el solo hecho de la nulidad del tratado.
3. En los casos comprendidos en los artículo 49, 50, 51 ó- - 52, no se aplicará el párrafo 2 con respecto a la parte a la que sean imputables el dolo, el acto de corrupción o - la coacción.
4. En caso de que el consentimiento de un Estado determi-- nado en obligarse por un tratado multilateral esté vicia-- do, las normas precedentes se aplicarán a las relaciones-- entre ese Estado y las partes en el tratado.

Artículo 70
Consecuencias de la terminación de un tratado

1. Salvo que el tratado disponga o las partes convengan otra cosa al respecto la terminación de un tratado en virtud-- de sus disposiciones o conforme a la presente Convención:
 - a) eximirá a las partes de la obligación de seguir cumplien

do el tratado.

- b) no afectará a ningún derecho, obligación o situación-jurídica de las partes creados por la ejecución del - tratado antes de su terminación.

- 2. Si un Estado denuncia un tratado multilateral o se retira de él, se aplicará el párrafo 1 a las relaciones entre - ese Estado y cada una de las demás partes en el tratado-- desde la fecha en que surta efectos tal denuncia o reti-- ro.

Artículo 71

Consecuencias de la nulidad de un tratado que esté en oposición con una norma imperativa de derecho internacional general

- 1. Cuando un tratado sea nulo en virtud del Artículo 53, las partes deberán::
 - a) eliminar en lo posible las consecuencias de todo acto que se haya ejecutado basándose en una disposición- que esté en oposición con la norma imperativa de derecho internacional general; y
 - b) ajustar sus relaciones mutuas a la norma imperativa-- de derecho internacional general.
- 2. Cuando un tratado se convierta en nulo y termine en vir-- tud del Artículo 64, la terminación del tratado:
 - a) eximirá a las partes de toda obligación de seguir cumpliendo el tratado;
 - b) no afectará a ningún derecho, obligación o situación-

jurídica de las partes creados por la ejecución del--
tratado antes de su terminación; sin embargo, esos- -
derechos, obligaciones o situaciones podrán en adelanu
te mantenerse únicamente en la medida en que su manteu
nimiento no esté por sí mismo en oposición con la nueu
va norma imperativa de derecho internacional general.

Artículo 72
Consecuencias de la suspensión de la
aplicación de un tratado

1. Salvo que el tratado disponga o las partes convengan otra cosa al respecto, la suspensión de la aplicación de un tratado basada en sus disposiciones o conforme a la presente Convención:
 - a) eximirá a las partes entre las que se suspenda la - - aplicación del tratado de la obligación de cumplirlo- en sus relaciones mutuas durante el período de suspensu sión;
 - b) no afectará de otro modo a las relaciones jurídicas - que el tratado haya establecido entre las partes.

2. Durante el período de suspensión, las partes deberán abstenerse de todo acto encaminado a obstaculizar la reanudu ción de la aplicación del tratado.

PARTE VI

DISPOSICIONES DIVERSAS

Artículo 73

Casos de sucesión de Estados, de responsabilidad de un Estado o de ruptura de hostilidades

Las disposiciones de la presente Convención no prejuzgarán ninguna cuestión que con relación a un tratado pueda surgir como consecuencia de una sucesión de Estados, de la responsabilidad internacional de un Estado o de la ruptura de hostilidades entre Estados.

Artículo 74

Relaciones diplomáticas o consulares y celebración de tratados

La ruptura o la ausencia de relaciones diplomáticas o consulares entre dos o más Estados no impedirá la celebración de tratados entre dichos Estados. Tal celebración por sí misma no prejuzgará acerca de la situación de las relaciones diplomáticas o consulares.

Artículo 75

Caso de un Estado agresor

Las disposiciones de la presente Convención se entenderán sin perjuicio de cualquier obligación que pueda originarse con relación a un tratado para un Estado agresor como consecuencia de medidas adoptadas conforme a la Carta de las Naciones Unidas con respecto a la agresión de tal Estado.

PARTE VII

DEPOSITARIOS, NOTIFICACIONES, CORRECCIONES Y REGISTRO

Artículo 76 Depositarios de los tratados

1. La designación del depositario de un tratado podrá efectuarse por los Estados negociadores en el tratado mismo o de otro modo. El depositario podrá ser uno o más Estados, una organización internacional o el principal funcionario administrativo de tal organización.
2. Las funciones del depositario de un tratado son de carácter internacional y el depositario está obligado a actuar imparcialmente en el desempeño de ellas. En particular, el hecho de que un tratado no haya entrado en vigor entre algunas de las partes o de que haya surgido una discrepancia entre un Estado y un depositario acerca del desempeño de las funciones de éste no afectará a esa obligación del depositario.

Artículo 77 Funciones de los depositarios

1. Salvo que el tratado disponga o los Estados contratantes convengan otra cosa al respecto, las funciones del depositario comprenden en particular las siguientes:
 - a) custodiar el texto original del tratado y los plenos poderes que se le hayan remitido;

- b) extender copias certificadas conformes del texto original y preparar todos los demás textos del tratado - en otros idiomas que puedan requerirse en virtud del tratado y transmitirlos a las partes en el tratado y a los Estados facultados para llegar a serlo;
- c) recibir las firmas del tratado y recibir y custodiar los instrumentos, notificados y comunicaciones relati
vos a éste;
- d) examinar si una firma, un instrumento o una notificación o comunicación relativos al tratado están en debi
da forma y, de ser necesario, señalar el caso a la- -
atención del Estado de que se trate;
- e) informar a las partes en el tratado y a los Estados--
facultados para llegar a serlo de los actos, notifica
ciones relativos al tratado;
- f) informar a los Estados facultados para llegar a ser--
partes en el tratado de la fecha en que se ha recibi-
do o depositado el número de firmas o de instrumentos
de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ne
cesaria para la entrada en vigor del tratado;
- g) registrar el tratado en la Secretaría de las Naciones
Unidas;
- h) desempeñar las funciones específicas en otras dispo--
siciones de la presente Convención.

2. Desurgir alguna discrepancia entre un Estado y el deposita-

rio acerca del desempeño de las funciones de éste, el depositario señalará la cuestión a la atención de los Estados signatarios y de los Estados contratantes o, si corresponde del órgano competente de la organización internacional interesada.

Artículo 78
Notificaciones y comunicaciones

Salvo cuando el tratado o la presente Convención dispongan otra cosa al respecto, una notificación o comunicación que deba hacer cualquier Estado en virtud de la presente Convención

- a) deberá ser transmitida, si no hay depositario, directamente a los Estados a que esté destinada, o, si hay depositario, a éste;
- b) sólo se entenderá que ha quedado hecha por el Estado de que se trate cuando haya sido recibida por el Estado al que fué transmitida, o, en su caso, por el depositario;
- c) si ha sido transmitida a un depositario, sólo se entenderá que ha sido recibida por el Estado al que estaba destinada cuando éste haya sido recibido del depositario la información prevista en el apartado e) - del párrafo 1 del artículo 77.

Artículo 79
Corrección de errores en textos o en copias
certificadas conformes de los tratados

1. Cuando, después de la autenticación del texto de un tratado, los Estados signatarios y los Estados contratantes adviertan de común acuerdo que contiene un error, éste, a-- menos que tales Estados decidan proceder a su corrección-- de otro modo, será corregido:
 - a) introduciendo la corrección pertinente en el texto y -- haciendo que sea rubricada por representantes autori-- zados en debida forma;
 - b) formalizando un instrumento o canjeando instrumentos-- en los que se haga constar la corrección que se haya-- acordado hacer; o
 - c) formalizando, por el mismo procedimiento empleado pa-- ra el texto original, un texto corregido de todo el-- tratado.

2. En el caso de un tratado para el que haya depositario, -- éste notificará a los Estados signatarios y a los Estados contratantes el error y la propuesta de corregirlo y fijará un plazo adecuado para hacer objeciones a la correc-- ción propuesta. A la explicación del plazo fijado:
 - a) si no se ha hecho objeción alguna, el depositario -- efectuará y rubricará la corrección en el texto, ex-- tenderá un acta de rectificación del texto y comunicará copia de ella a las partes en el tratado y a los -- Estados facultados para llegar a serlo;
 - b) si se ha hecho una objeción, el depositario comunica--

rá la objeción a los Estados signatarios y a los Estados contratantes.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 se aplicarán también cuando el texto de un párrafo haya sido autenticado en dos o más idiomas y se advierta una falta de concordancia que los Estados signatarios y los Estados contratantes convengan en que debe corregirse.
4. El texto corregido sustituirá ab inito al texto defectuoso, a menos que los Estados signatarios y los Estados contratantes decidan otra cosa al respecto.
5. La corrección del texto de un tratado que haya sido registrado será notificada a la Secretaría de las Naciones Unidas.
6. Cuando se descubra un error en una copia certificada conforme de un tratado, el depositario extenderá un acta en la que hará constar la rectificación y comunicará copia de ella a los Estados signatarios y a los Estados contratantes.

Artículo 80
Registro y publicación de los tratados

1. Los tratados, después de su entrada en vigor, se transmitirán a la Secretaría de las Naciones Unidas para su registro o archivo e inscripción, según el caso, y para su publicación.

2. La designación de un depositario constituirá la autorización para que éste realice los actos previstos en el párrafo precedente.

PARTE VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 81

Firma

La presente Convención estará abierta a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas ó miembros de algún organismo especializado o del Organismo Internacional de Energía Atómica, así como de todo Estado parte en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia y de cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a ser parte en la Convención, de la manera siguiente: hasta el 30 de Noviembre de 1969, en el Ministerio Federal de Relaciones Exteriores de la República de Austria, y, después, hasta el 30 de Abril de 1970, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

Artículo 82
Ratificación

La presente Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 83
Adhesión

La presente Convención quedará abierta a la adhesión de todo Estado perteneciente a una de las categorías mencionadas en el Artículo 81. Los instrumentos de adhesión se deposita-

rán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 84
Entrada en vigor

1. La presente Convención entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que haya sido depositado el trigésimo quinto instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 85
Textos auténticos

El original de la presente Convención, cuyos textos en chino, español, francés inglés y ruso son igualmente auténticos será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado la presente Convención.

HECHA EN VIENA, el día veintitres de Mayo de mil novecientos sesenta y nueve.

ANEXO

1. El Secretario General de las Naciones Unidas establecerá y mantendrá una lista de amigables componedores integrada por juristas calificados. A tal efecto, se invitará a todo Estado que sea Miembro de las Naciones Unidas o parte en la presente Convención a que designe dos amigables componedores; los nombres de las personas así designadas -- constituirán la lista. La designación de los amigables--componedores, entre ellos los designados para cubrir una vacante accidental, se hará para un período de cinco años renovable. Al expirar el período para el cual hayan sido designados, los amigables componedores continuarán desempeñando las funciones para las cuales hayan sido elegidos con arreglo al párrafo siguiente.
2. Cuando se haya presentado una solicitud, conforme al Artículo 66, al Secretario General, éste cometerá la controversia a una comisión de conciliación compuesta en la forma siguiente:

El Estado o los Estados que constituyan una de las partes en la controversia nombrarán:

 - a) un amigable componedor, de la nacionalidad de ese Estado o de uno de esos Estados, elegido o no de la lista mencionada en el párrafo 1; y
 - b) un amigable componedor que no tenga la nacionalidad--de ese Estado ni de ninguno de esos Estados, elegido--

de la lista.

El Estado o los Estados que constituyan la otra parte en la controversia nombrarán dos amigables componedores de la misma manera. Los cuatro amigables componedores elegidos por las partes deberán ser nombrados dentro de los sesenta días siguientes a la fecha en que el Secretario General haya recibido la solicitud.

Los cuatro amigables componedores, dentro de los sesenta días siguientes a la fecha en que se haya efectuado el último de sus nombramientos, nombrarán un quinto amigable componedor, elegido de la lista, que será presidente.

Si el nombramiento del presidente o de cualquiera de los demás amigables componedores no se hubiere realizado en el plazo antes prescrito para ello, lo efectuará el Secretario General dentro de los sesenta días siguientes a la expiración de ese plazo. El Secretario General podrá nombrar presidente a una de las persona de la lista o a uno de los miembros de la Comisión de Derecho Internacional. Cualquiera de los plazos en los cuales deban efectuarse los nombramientos podrá prorrogarse por acuerdo de las partes en la controversia.

Toda vacante deberá cubrirse en la forma prescrita para el nombramiento inicial.

3. La Comisión de Conciliación fijará su propio procedimiento. La Comisión, previo consentimiento de las partes en la controversia, podrá invitar a cualquiera de las partes

en el tratado a exponerle sus opiniones verbalmente o por escrito. Las decisiones y recomendaciones de la Comisión se adoptarán por mayoría de votos de sus cinco miembros.

4. La Comisión podrá señalar a la atención de las partes en la controversia todas las medidas que puedan facilitar una solución amistosa.
5. La Comisión oír a las partes, examinará las pretensiones y objeciones, y hará propuestas a las partes con miras a que lleguen a una solución amistosa de la controversia.
6. La Comisión presentará su informe dentro de los doce meses siguientes a la fecha de su constitución. El informe se depositará en poder del Secretario General y se transmitirá a las partes en la controversia. El informe de la Comisión incluidas cualesquiera conclusiones que en él se indiquen en cuanto a los hechos y a las cuestiones de derecho, no obligará a las partes ni tendrá otro carácter-- que el de enunciado de recomendaciones presentadas a las partes para su consideración a fin de facilitar una solución amistosa de la controversia.
7. El Secretario General proporcionará a la Comisión la asistencia y facilidades que necesite. Los gastos de la Comisión serán sufragados por la Organización de las Naciones Unidas.

ANEXO 2

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE LOS ESTADOS QUE
EJERCEN CONTROL EN SUS PUERTOS

LAS AUTORIDADES MARITIMAS DE :

Bélgica

Dinamarca

Finlandia

Francia

República Federal de Alemania

Grecia

Irlanda

Italia

Países Bajos

Noruega

Portugal

España

Suecia

Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte

En adelante considerados como "Las Autoridades"

Recordando la Declaración Final adoptada el 2 de diciembre de 1980 por la Conferencia Regional Europea sobre la Seguridad Marítima, en la que se subrayó la necesidad de incrementar la seguridad marítima y la protec-

ción del medio ambiente marino y la importancia de mejorar las condiciones de vida de los trabajadores a bordo de los buques.

Notando con satisfacción del progreso alcanzado en ese campo por la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo.

Considerando además la contribución de la Comunidad Económica Europea acerca de los objetivos arriba enunciados.

Teniendo en mente que la principal responsabilidad para la efectiva aplicación de los patrones establecidos como instrumentos internacionales en los que se basan las Autoridades del Estado cuyo pabellón está autorizado a enarbolar un buque.

Reconociendo sin embargo que la acción efectiva de los Estados de los Puertos es requisito para prevenir la operación de buques que no reúnan los requisitos mínimos de seguridad.

Reconociendo además la necesidad de evitar la competencia entre los puertos.

Convencidos de la necesidad, para estos propósitos de un sistema mejorado y armonizado del Control de los Estados en los puertos y de una estrecha cooperación e intercambio de información .

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

Sección 1 Acuerdos

1.1 Cada Autoridad dará efecto a las previsiones del presente Memorandum y sus anexos, los que constituyen parte integral del Memorandum.

1.2 Cada Autoridad mantendrá un sistema efectivo del Control del Estado en el puerto con objeto de asegurar que, sin discriminación de bandera, de buques extranjeros mercantes que visiten los puertos de su estado cumplan con los patrones establecidos y los instrumentos relevantes como se define en la sección 2.

1.3 Cada Autoridad alcanzará, en un periodo de 3 años para la entrada en vigor del memorandum, un total anual de inspecciones correspondientes al 25% del número estimado de buques de flotas mercantes extranjeras, en adelante considerados como "buques" que arriben a los puertos durante los últimos 12 meses.

Cada Autoridad consultará, coordinadamente e intercambiando información con las otras Autoridades con objeto de promover los beneficios del Memorandum.

DEL MEMORANDUM DE PARIS

SECCION 11 COMISIONES

1.1 Cada autoridad pondrá en marcha las prescripciones del presente Memorandum, así como los anexos que

constituyen parte integral del mismo.

1.2 Cada autoridad mantendrá un sistema efectivo de control de puertos del estado con vista a asegurar que, sin discriminación de bandera, los buques mercantes que visitan los puertos de su estado cumplan con las normas establecidas en los "Instrumentos apropiados", como los define la sección 2.

1.3 Cada autoridad, dentro de un periodo de 3 años contados a partir de la entrada en vigor del Memorandum, logrará un total anual de inspecciones, correspondientes al 25% del número estimado de buques mercantes extranjeros, que entran a puertos de su estado, durante un periodo representativo y reciente de 12 meses.

1.4 Cada autoridad consultará, cooperará y compartirá información con otras autoridades con objeto de fomentar los propósitos del Memorandum .

SECCION 21 INSTRUMENTOS APROPIADOS

- 2.1 Para los fines del Memorandum, los siguientes instrumentos serán "Instrumentos Apropiados":
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.
 - Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.
 - El Protocolo de 1978, relativo al Convenio SOLAS 1974.
 - El Convenio Internacional para la Prevención de

la Contaminación por Buques, 1973 y las modificaciones al mismo mediante Protocolo 1978 MARPOL 1973.

- El Convenio Internacional sobre Normas de Formación , Titulación y Guardia para la gente de Mar, 1978.
- El Convenio sobre Reglamentación Internacional para prevenir Abordajes en el mar, 1972.
- El Convenio de Marina Mercante (Normas Mínimas) 1976, (Convenio O.I.T. 147)

2.2 Con respecto a éste último, la autoridad aplicará las normas específicas en el anexo I.

2.3 Cada autoridad aplicará aquellos instrumentos apropiados que están en vigor y de los cuáles sea su gobierno parte contratante .

En caso de enmiendas a un instrumento apropiado cada autoridad aplicará aquellas que estén en vigor y las cuáles haya aceptado su gobierno .

Un instrumento así enmendado pasa a ser considerado por esa autoridad como "Instrumento Apropiado".

2.4 Al aplicar un "Instrumento Apropiado" para fines de control de un puerto del Estado, las autoridades se asegurarán de no dar trato más favorable a buques que enarbolan la bandera de un estado que no sea firmante de aquel instrumento.

- 2.5 En caso de buques menores de 500 T.B.R., las autoridades aplicarán aquellos requisitos de los instrumentos apropiados que sean aplicables y en los que no, tomarán las acciones necesarias para asegurar de que esos buques no sean claramente riesgosos para la Seguridad, Salud o Ecología, particularmente en lo que respecta al anexo I.

SECCION 3I PROCEDIMIENTOS DE INSPECCION CORRECCION

Y ARRESTO

- 3.1 En el cumplimiento de su cometido, las autoridades practicarán inspecciones, las cuáles consistirán de una visita abordo de un buque con el objeto de verificar los certificados y documentos pertinentes para los propósitos del Memorandum .

En ausencia de Certificados o documentos válidos o si hay "Bases ciertas" para sospechar que el buque no reúne sustancialmente los requisitos de un "Instrumento Apropiado", se llevará a cabo una inspección detallada como lo marca el anexo I.

- 3.2 Las Autoridades aplicarán el concepto "Bases Ciertas" (claros fundamentos) en los siguientes

tes casos:

- Reporte o notificación de otra autoridad.
- Reporte o queja del capitán, de un tripulante o cualquier persona u Organización que tenga legítimo interés en la operación segura del buque o en las condiciones de trabajo y alojamiento abordo o en la prevención de la contaminación, a menos que la autoridad competente considere que el reporte o queja es manifiestamente infundado.
- Otras indicaciones de serias deficiencias, particularmente en lo que respecta al anexo I.

3.3 Al seleccionar buques para inspección, las autoridades prestarán atención a:

- a) Buques que representen riesgos especiales, por ejemplo Tanqueros de Hidrocarburos y Buques Gaseros y Quimiqueros.
- b) Buques que hayan tenido varias deficiencias recientemente.

3.4 Las autoridades tratarán de evitar pasar inspecciones a buques que hayan sido inspeccionados por cualquiera otra autoridad, dentro de los seis meses anteriores, a menos que tengan fundamentos claros para inspeccionar.

3.5 Las inspecciones se llevarán a cabo por personas calificadas y autorizadas para tal fin por

la autoridad competente y actuarán bajo esa responsabilidad.

- 3.6 Cada autoridad se esforzará por asegurar la rectificación de las deficiencias detectadas.
- 3.7 En el caso de deficiencias totalmente riesgosas para la Seguridad, Salud o Ecología, la Autoridad de asegurará que el riesgo ha desaparecido antes de que se permita al buque salir a la mar y para este fin, dictará las medidas apropiadas, las cuáles pueden incluir el arresto del buque. El párrafo (3.8) prescribe unas excepciones

La autoridad, tan pronto como sea posible, notificará al gobierno de la bandera del buque, a través de su cónsul o en su ausencia, al representante diplomático más cercano o la autoridad marítima de ese gobierno, de la medida adoptada.

Donde la autoridad certificante sea una Organización distinta a una administración marítima, ésta última también deberá ser notificada.

- 3.8 Cuando las deficiencias a que se refiere el párrafo(3.7) no puedan remediarse en el puerto de inspección, la autoridad puede permitir al buque proseguir a otro puerto, sujeto a cualquier condición pertinente que determine esa autoridad, con vistas a asegurarse de que el buque puede proseguir sin peligro razonable

para la Seguridad, Salud o la Ecología. En tales circunstancias, la autoridad notificará a la autoridad competente del gobierno de la región donde esté situado el próximo puerto de arribo del buque, a las partes mencionadas en el párrafo (3.7) y a cualquier otra autoridad como sea pertinente; la notificación a las autoridades se hará de acuerdo con el anexo II. La autoridad que reciba tal notificación informará a la autoridad notificante de las medidas que se tomaron al respecto.

- 3.9 Las prescripciones de los párrafos (3.7) y (3.8) son sin perjuicio a los requisitos de los instrumentos apropiados o procedimientos establecidos por organizaciones internacionales, en lo que respecta a notificación y procedimientos de reporte relativos al control de puerto del estado.
- 3.10 Las autoridades se asegurarán que, al término de una inspección, al capitán del buque se le provea con un documento del formato indicado en el anexo 3 dando los resultados de la inspección y detalles de las medidas tomadas al respecto.
- 3.11 Cuando se ejercite el control bajo los términos del Memorandum, las autoridades harán todo el esfuerzo posible para evitar demoras

o detenciones indebidas al buque.

Ninguna parte del Memorandum afecta los derechos creados por las prescripciones de " Instrumentos apropiados" en lo que se refiere a compensaciones por demoras o detenciones indebidas. (SOLAS 74/ PROT.78,CAP/19 F)

SECCION 4: PROVISION DE INFORMACION

Cada autoridad reportará sobre sus inspecciones bajo los términos del Memorandum y de sus resultados, de acuerdo con los procedimientos especificados en el anexo IV.

SECCION 5 : VIOLACIONES OPERACIONALES

Las autoridades, a pedimento de otra autoridad, tratarán de obtener evidencia con respecto a sospechas de violaciones a los requisitos sobre asuntos operacionales de la Regla 10 del Reglamento Internacional para evitar Abordajes en el Mar, 1972 y del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques , 1973 y las modificaciones del Protocolo de 1978.

En caso de sospecha de violaciones que involucren la descarga de sustancias nocivas, una autoridad podrá, a pedimento de otra autoridad, visitar en puerto al buque sospechoso de tal violación con objeto de obtener información y donde sea pertinente ,tomar una muestra del presunto contaminante.

SECCION 61 ORGANIZACION

6.1 Un comité estará establecido, cuando esté compuesto por un representante de cada una de las autoridades y de la comisión de Comunidades Europeas.

Serán invitados a participar como observadores en el trabajo del Comité un representante de la O.M.I. y otro de la O.I.T.

6.2 El Comité se reunirá una vez al año y tantas otras veces como pudiera decidirse.

6.3 El Comité:

- Llevará a cabo las tareas específicas asignadas a él, bajo los términos del Memorandum.
- Promoverá por todos los medios necesarios, incluyendo seminarios para inspectores, la armonización de procedimientos y prácticas relativas a la inspección, corrección, arresto y la aplicación del párrafo 2.4.
- Redactará y revisará los lineamientos para practicar inspecciones bajo los términos del Memorandum.
- Desarrollará y revisará los procedimientos para el intercambio de información.
- Mantendrá bajo revisión otros asuntos rela-

tivos a la operación y efectividad del Memorandum.

- 6.4 Se establecerá un secretariado con oficinas en la Haya, provisto por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de los Países Bajos.
- 6.5 El secretariado, actuando bajo la dirección del Comité y dentro de los límites de los recursos disponibles para ello, podrá:
- Preparar reuniones, circular documentos y proveer la asistencia que pueda requerirse para permitir al Comité desarrollar sus funciones.
 - Facilitar el intercambio de información, llevar a cabo los procedimientos contenidos en el anexo IV y preparar los reportes, como sea necesario para los fines del Memorandum.
 - Llevar a cabo aquellos otros trabajos que sean necesarios para garantizar la operación efectiva del Memorandum.

SECCION 7 : ENMIENDAS

- 7.1 Cualquier autoridad puede proponer enmiendas al Memorandum.
- 7.2 Aplicarán los siguientes procedimientos, cuando se propongan enmiendas a las secciones

del Memorandum.

- a) La enmienda propuesta se someterá a consideración del Comité a través del Secretariado .
- b) Las enmiendas serán adoptadas cuando las aprueben dos tercios de la mayoría de los representantes de las autoridades que estén presentes y que voten en el comité. Si una enmienda se adopta, el secretariado lo comunicará a las autoridades para aceptación.
- c) Se considera que una enmienda ha sido aceptada, ya sea el término de un periodo de seis meses después de la adopción por los representantes de las autoridades en el comité, o al término de cualquier otro periodo diferente, determinado unánimemente por los representantes de las autoridades en el comité a la hora de la adopción, a menos que dentro del periodo en cuestión alguna autoridad haya comunicado su objeción al Secretariado.
- d) Una enmienda surtirá efecto 60 días después de haber sido aceptada, o al termino de cualquier otro periodo diferente determinado unánimemente por los representantes de las autoridades en el comité.

7.3 En el caso de enmiendas a los anexos del Memo-

rándum, aplicará el siguiente procedimiento:

- a) La proposición de enmienda se someterá a consideración de las autoridades, a través del Secretariado.
- b) Se considerará que la enmienda ha sido aceptada, al término de un periodo de tres meses a partir de la fecha que haya sido comunicada por el Secretariado, a menos que una autoridad requiera que la enmienda sea considerada por el comité. En ese caso, aplicará el procedimiento especificado en el párrafo 7.2.
- c) La enmienda surtirá efecto 60 días después de que haya sido aceptada o a diferente periodo, cuando lo aprueben por unanimidad las autoridades.

SECCION 8:

- 8.1 El Memorandum es sin perjuicio de los derechos y obligaciones de cualquier acuerdo internacional.
- 8.2 Con el consentimiento de las autoridades del Memorandum, la autoridad marítima de otro estado podrá adherirse al Memorandum, mismo que surtirá efecto en la fecha en que quede mutuamente aceptado.

- B.3 Cuando este Memorandum surta efecto, reemplazará al llamado "Memorandum de Entendimiento entre ciertas Autoridades Marítimas sobre Mantenimiento de Normas en Buques Mercantes " firmado en la Haya el 2 de marzo de 1978.
- B.4 El Memorandum surtirá efecto el 1o. de julio de 1982.
- B.5 Las versiones en Inglés y Francés del texto del Memorándum son igualmente auténticas.

FIRMADO EN PARIS EL LENGUAJES INGLES Y FRANCES, EL 26 DE ENERO DE 1982.

ANEXO I

LINEAMIENTO PARA INSPECCIONES

I N D I C E

- SECCION 1 GENERALIDADES
- 1.1 Lineamientos que se observarán en la Inspección de Buques Extranjeros.
 - 1.2 Principios que rigen en la corrección de deficiencias o arresto de un buque.
 - 1.3 Aplicación de la cláusula de "Tratamiento no más favorable"
- SECCION 2 LA SEGURIDAD DEL BUQUE, SEGUN EL CONVENIO SOLAS 1974 Y SU PROTOCOLO 1978, CONVENIO DE LINEAS DE CARGA 1966 Y EL CONVENIO 1972, PARA EVITAR ABORDAJES EN EL MAR.
- 2.1 Inspección más detallada.
- SECCION 3 NORMAS MINIMAS DE DOTACION Y CERTIFICACION.
- 3.1 Introducción.
 - 3.2 Control de dotaciones.
 - 3.3 Control de certificación.
 - 3.4 Arresto.
- SECCION 4 PREVENCION DE ACCIDENTES, SALUD E HIGIENE.

- 4.1 Introducción.
- 4.2 Edad mínima.
- 4.3 Examen Médico.
- 4.4 Alimentos y cocina.
- 4.5 Alojamiento de tripulantes .
- 4.6 Prevención de accidentes y salud ocupacional.

SECCION 5 BUGUES MENORES DE 500 T.R.B.

SECCION 6 PREVENCION DE LA CONTAMINACION .

SECCION 1 GENERALIDADES

1.1 Lineamientos que se observarán en la inspección de buques extranjeros.

Los lineamientos mencionados en la sección 3, párrafo 3.1 del Memorandum se refieren a :

- Procedimientos para el control de buques (resolución A-466 (XII) de O.M.I.)
- Principios para la dotación segura (Resolución A-481 (XII)de O.M.I.) y Anexos que son parte del Documento de dotación Segura Mínima (Anexo I) y Lineamientos para la aplicación de los principios de dotación Segura (Anexo II)
- Los procedimientos asentados en este anexo al Memorandum.

1.2 Principios que rigen la corrección de deficiencias o arresto de un buque.

Al tomar una decisión respecto a la corrección de una deficiencia o la detención de un buque, el inspector tomará en cuenta los resultados del reconocimiento que se llevó a cabo de acuerdo con la Sección 3.

El inspector ejercitará su juicio profesional al determinar el arresto del buque hasta que se corrijan deficiencias, o permitirle zarpar con ciertas deficiencias con riesgo razonable para la seguridad, salud o ecología, considerando las circunstancias particulares del viaje que se intenta. En lo que respecta a normas de dotación, prevención de accidentes y salud ocupacional, deberán observarse los procedimientos especiales asentados en los párrafos 3 y 4 de este anexo.

1.3 Aplicación de la Cláusula "Tratamiento no más favorable".

Al aplicar la sección 2.4, deberá observarse lo siguiente:

Los buques que enarbolan la bandera de un Estado el cual no es parte contratante de algún "Instrumento pertinente" enlistado en la sección 2 y por esto no provisto de certificado que a primera vista represente evidencia de condiciones satisfactorias a bordo, sufrirá una inspección detallada. Al efectuar tal inspección, el inspector seguirá los mismos lineamientos prescritos para buques a los

cuáles es aplicable el "Instrumento pertinente".

Las condiciones del buque en cuestión, de su equipo y la certificación de la tripulación, su número y composición serán compatibles con los propósitos prescritos de un "Instrumento pertinente". De otra forma, el buque quedará sujeto a tantas restricciones como sea necesario para obtener un nivel comparable de seguridad.

2. La seguridad del buque, según el Convenio SOLAS 1974 y su protocolo 1978, el Convenio sobre líneas de Carga, 1966 y el Convenio 1972 para evitar abordajes en el mar.

2.1 Inspección más detallada.

Se tomarán en cuenta las consideraciones en "Procedimientos para el control de buques". (Resolución A.466 (XII) de O.M.I.) si hay fundamentos claros para tal procedimiento.

3.- Introducción .

El principio que rige para la inspección en puerto de un estado sobre la dotación de un buque extranjero deberá establecer conformidad con los requerimientos de do-

tación segura del estado cuya bandera enarbola ese buque. Cuando hubiere alguna deberá consultarse el estado de dicha bandera.

Los requisitos sobre dotación segura provienen de :

- El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. (SOLAS 1974.)
- El Convenio de Marina Mercante (Normas Mínimas) de 1976 (Convenio O.I.T. No. 53 artículos 3 y 4)
- El Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para gente de mar (S.T.CW.) 1978.
- El contenido del documento sobre dotación mínima segura (Resolución A.481 (XII), anexo de OMI).

El arresto, como acción del estado de un puerto, sólo se llevará a cabo sobre las bases asentadas en los "Instrumentos Pertinentes" y usado en conjunto con aviso del estado de la bandera.

Cuando tal respuesta no se reciba fácilmente y la magnitud de la deficiencia de dotación sea tal, que haga al buque

claramente inseguro para el viaje que se intenta o el servicio a que está destinado, el arresto pudiera ser el único recurso.

3.2 Control de Dotaciones

3.2.1 Si un buque posee un documento de dotación seguirá expedido por el Estado de la bandera y se maneja de acuerdo con él el inspector aceptará que el buque está dotado con seguridad, a menos que el documento haya sido expedido sin tomar en cuenta los principios contenidos en los lineamientos de OMI para la aplicación de los principios de dotación segura. En este último caso, el Inspector actuará de acuerdo con los procedimientos definidos en el párrafo 3.2.3.

3.2.2 Si el número de tripulantes o su composición discrepan de los indicado en el documento de dotación, el Estado del puerto deberá pedir al estado de la Bandera notificación de si el buque puede o no zarpar con ese número de tripulantes y su composición . Dicha solicitud deberá hacerse tan pronto como sea posible. La respuesta del Estado de la bandera

deberá confirmarse por telex.

Si el número de tripulantes o su composición no se corrige para que coincida con el documento de Dotación o el Estado de la bandera no avisa que el buque puede zarpar, después de tomar en cuenta los criterios establecidos en el párrafo 3.4, el buque puede ser considerado para arresto.

3.2.3 Si el buque no posee un documento de Dotación segura expedido por el Estado de la bandera y si el inspector no está satisfecho, bajo su juicio profesional, que el buque esta dotado con seguridad, tomado en cuenta el contenido de los lineamientos para la aplicación de los principios de Dotación segura, el Estado del puerto notificará al Estado de la bandera, solicitandole que defina el número y composición de tripulantes necesarios para cumplir con los principios contenidos en los lineamientos de OMI.

Si el Estado de la bandera no responde con una norma de dotación para el buque en particular, el Estado del Puerto examinará la composición y número de tripu-

lantes , tomando en cuenta los lineamientos de la OMI. permitiendole proseguir, si se considera seguro hacerlo, tomando en cuenta los criterios para arresto contenidos en el párrafo 3.4. En cualquier caso, las normas mínimas que se apliquen no serán más exigentes que las que se apliquen a buques que enarbolan la bandera del Estado del Puerto.

3.3 Control de Certificación.

3.3.1 Los Certificados de Competencia o las dispensas, se aceptarán como válidos a menos que exista razón para creer que el poseedor de su Certificado no es el autorizado, o en caso de fraude manifiesto.

3.3.2 Si el capitán, Jefe de Máquinas o Primeros Oficiales de Máquinas y Cubierta no tienen los Certificados pertinentes el buque podrá ser detenido.

El Estado del puerto solicitará al Estado de la bandera que expida una autorización y no se corrige la deficiencia, el buque será arrestado.

3.3.3 Cuando la deficiencia involucra la ausencia de documentos pertinentes relativos a la calificación de cualquier otro Oficial a cargo de guardias en el puente o en Máquinas, el Estado del Puerto notificará al Estado de la Bandera.

A menos que la magnitud de la deficiencia sea tal que vuelva inseguro al buque no deberá considerarse el arresto.

3.3.4 En los "Procedimientos para el control de buques" (resolución A.466 (XII) de OMI) se hace referencia al control de certificación del Radio Operador Radiotelefónico.

3.3.4 El control de Certificación en buques empleados en el transporte de cargamentos líquidos peligrosos a granel deberá ser más exigente.

El inspector deberá quedar convencido de que los Oficiales responsables del manejo y operación del cargamento apropiado y tener la experiencia.

No debe aceptarse ninguna excepción respecto a tales documentos como evidencia y donde se encuentre una deficiencia se notificará al Capitán y se corregirá.

Con respecto a "Instrumento Apropiado", en las resoluciones 10,11 y 12, adoptadas por la Conferencia Internacional sobre Formación y Titulación de Gente de mar 1978, se hace referencia a ese respecto, lo mismo que en los Códigos para gaseros y quimiqueros.

3.4 Arresto

Antes de detener un buque bajo los párrafos 3.2 o 3.3 de este anexo, deben considerarse las siguientes circunstancias:

- Duración y naturaleza del viaje o servicio que se intenta.
- Si la deficiencia pone o no en peligro al buque, personas a bordo o a la ecología.
- Si se respetan o no, los periodos apropiados de descanso de los tripulantes.
- Tamaño o tipo del buque y equipamiento provisto.
- Naturaleza del cargamento.

La ausencia de un Oficial de Cubierta o Máquinas requerido de ser certificado no debe ser base para arresto, cuando la ausencia esté de acuerdo con alguna prescripción excepcional aprobada por el Estado de la Bandera.

4.- Prevención de Accidentes, Salud e Higiene

4.1 Introducción.

Las inspecciones a bordo de buques bajo el Convenio de Marina Mercante (Normas Mínimas), 1976 (Convenio O.I.T. 147) se llevará a cabo tomando en cuenta :

- a) Edad mínima.
- b) Examen médico.
- c) Certificados de competencia.
- d) Alimentos y cocina.
- e) Alojamientos de tripulación.
- f) Prevención de accidentes ocupacionales.

La inspección sobre certificados de competencia está contenido en el párrafo 3 de este anexo.

En el ejercicio de funciones de control, el inspector, a la luz de su impresión general del buque, usará su juicio profesional para decidir si el buque sufrirá o no una inspección más detallada. Toda queja con respecto a las condiciones a bordo deberá investigarse exhaustivamente ejerciendo las acciones que sean necesarias de acuerdo con las circunstancias. También usará su juicio profesional para determinar si las condiciones a bordo dan

lugar o no a riesgos contra la seguridad o salud de la tripulación, las cuáles no-cesiten de correcciones y puede, si es necesario, detener al buque hasta que se tomen las acciones correctivas pertinentes. Cuando un buque sufre una inspección más detallada, se debe asegurar que las condiciones a bordo del buque están de conformidad absoluta con los siguientes principios:

4.2 Edad Mínima

4.2.1 Niños menores de 14 años de edad no deben emplearse o trabajar en un buque.

4.2.2 Si un niño menor de 14 años de edad se encuentra a bordo de un buque, el inspector cuando tenga duda, puede requerir pruebas de que dicho niño no es miembro de la tripulación .

4.2.3 Las prescripciones de los párrafos 4.2.1 y 4.2.2 no aplican en los siguientes casos:

- a) En buques donde están empleados únicamente miembros de la misma familia.
- b) En buques escuela o de entrenamiento, siempre que el Capitán del buque pueda mostrar documentos expedidos por el Estado de la bandera, a efecto

de que los empleos o trabajo esté aprobado y supervisado por autoridad pública y de que el buque se usa solamente para fines de entrenamiento.

4.2.4 Notas

El inspector pudiera necesitar verificar que el rol de tripulantes, los artículos del contrato de trabajo o un documento similar, no indiquen alguna persona menor de 14 años de edad.

4.3 Exámenes médicos.

4.3.1 Persona quien esté empleada en cualquier categoría a bordo de un buque no considerado por el Estado de la Bandera como buque pequeño, deberá contar con un certificado médico firmado por una persona autorizada por la autoridad competente del Estado de la bandera para expedir tales certificados.

4.3.2 No se requiere certificado médico para:

- a) Un piloto (cuando no es miembro de la tripulación)
- b) Personas empleadas a bordo por un patrón distinto del capitán o del ar-

mador, excepto oficiales de radio u operador al servicio de una compañía de telegrafía sin hilos.

- c) Armadores o estibadores que no sean miembros de la tripulación .
- d) Personas empleadas en los puertos quienes ordinariamente no están empleados en la mar.

4.3.4 El certificado médico atestiguará en particular que la persona en cuestión no sufre enfermedad alguna que lo incapacite para el servicio en la mar o que ponga en peligro la salud de otras personas a bordo.

4.3.4 El certificado médico tendrá dos años de vigencia y en lo que se refiere a la visión de los colores, la vigencia no será mayor de seis años.

4.3.5 Observaciones

El inspector puede adoptar el siguiente procedimiento como guía:

- 1 Los certificados médicos a bordo deben compararse con el rol de tripulantes, para verificar en cada marino, la posesión del certificado requerido.
- 2 El certificado médico debe examinarse

- para verificar el período de validez
- 3 Para tripulantes que requieran vista y oído satisfactorios, así como visión de colores satisfactoria, deberá confirmarse que el certificado médico incluye una testificación al respecto.
- 4 Si no existen certificados médicos a bordo, deberá determinarse si hay o no cualquier otra evidencia de cumplimiento con los requisitos de examen médico.

4.4 Alimentación y Despensa.

- 4.4.1 Cualquier buque tendrá a bordo agua y comida que de acuerdo al número de tripulantes, la duración y naturaleza del viaje, sean adecuadas en cuanto a cantidad y calidad.
- 4.4.2 Todos los espacios y equipo para el almacenaje y manejo de comida y agua y la cocina y otro equipo para la preparación y servicio de alimentos deberá mantenerse de manera que permita el servicio apropiado de comidas a los miembros de la tripulación.

4.4.4 Observaciones

El inspector puede adoptar el siguiente

procedimiento como guía:

- 1 El archivo de los resultados de inspecciones periódicas del departamento de despensa, si esta disponible, servirá como medio de obtener una impresión general de las normas que se mantienen regularmente y de alguna previa necesidad de mejoramiento.
- 2 Deberá practicarse una observación visual de la disposición general de cocinas, pañoles de alimentos, despensas, comedores y otros departamentos conexos incluyendo las medidas que se toman para evitar la contaminación de comidas y los procedimientos de manejo de basura.
- 3 La operación y normas de mantenimiento, ventilación, calefacción, alumbrado y sistemas de agua; el equipo de cocinas y comedores; cuartos de refrigerados y otros equipos; instalación y aparatos del departamento de cocina y despensa deberán verificarse para indicaciones de mal funcionamiento.

4.5 Alojamiento de Tripulantes.

- 4.5.1 A menos que se indique otra cosa, todos los buques de 200 T.B.R. en adelante, no siendo remolcadores, cumplirán con

las normas asentadas en los párrafos del 4.5.2 al 4.5.16.

4.5.2 Los alojamientos de tripulantes deberán mantenerse en condiciones de limpieza y habitabilidad decentes y estarán libres de mercancías y materiales que no sean propiedad personal de los ocupantes.

4.5.3 Las tuberías de vapor de entrada y salida para cabrestantes y equipo similar no pasarán a través de los alojamientos de tripulación y tampoco, hasta donde técnicamente sea posible, a través de pasillos que conduzcan a los alojamientos; cuando así ocurra, dichas tuberías estarán adecuadamente aisladas y encajonadas.

4.5.4 Los alojamientos de tripulantes estarán provistos del drenaje suficiente.

4.5.5 Se proveerá a los alojamientos de tripulantes de un sistema adecuado de calefacción y ventilación. La calefacción será por medio de vapor, agua caliente o electricidad.

Los radiadores y otros aparatos de calefacción se colocarán como y donde sea necesario, protegidos para evitar poli-

gros.

- 4.5.6 El alojamiento de tripulantes deberá estar alumbrado adecuadamente.
- 4.5.7 Los medios de acceso, estructura y disposición de los alojamientos de tripulantes serán adecuados de tal forma de dar protección y seguridad contra intemperie y mar y debidamente aislados para evitar condensación o sobrecalentamiento, ruido indebido o pestilencia de otros espacios.

- 4.5.8 No habrá aberturas directas entre espacios de cargamento y dormitorios o entre éstos y cocinas, pañoles de pinturas o de lámparas, pañoles de máquinas o cubierta, cuartos de secado y otros similares.

Los mamparos que separen tales espacios de los dormitorios estarán contruidos eficientemente y serán estancos al agua y a los gases, como sea necesario.

- 4.5.9 1.- Todos los dormitorios estarán provistos de una mesa o escritorio, y para cada uno de los ocupantes, un estante para ropa y una cómoda.
2. La altura de los dormitorios no de-

berá ser menor de 6 pies 3 pulgadas
(1.90 mts.)

- 4.5.10 1.- Los miembros de la tripulación tendrán literas individuales.
- 2.- Las literas se colocan separadas para evitar que se obstruya el acceso a las mismas.
- 3.- Las dimensiones mínimas de las literas serán de 6 pies 3 pulgadas por 2 pies 3 pulgadas (1.90 m por 80 cm) .
- 4.- Cada litera estará provista de un tambor de resortes y de colchón, no deberá usarse relleno de paja ni de ningún otro material que permita el desarrollo de bichos.

4.5.11 Se contará cuando menos con las siguientes instalaciones sanitarias.:

- 1.- Un baño de regadera y/o tina para un máximo de ocho personas;
- 2.- Un inodoro para un máximo de ocho personas;
- 3.- Un lavabo para un máximo de seis personas;

Cuando los alojamientos de los radiooperadores se encuentren en un área

alejada, éstos contarán con instalaciones sanitarias adyacentes o cercanas.

4.5.12 Los locales sanitarios cumplirán con los siguientes requisitos:

- 1.- Los pisos serán de un material durable, fáciles de limpiar e impermeables y siempre deberán estar secos.
- 2.- El local tendrá suficiente luz, calor y ventilación.
- 3.- Los inodoros serán fácilmente accesibles a los dormitorios, pero estarán separados de ellos.
- 4.- Todos los lavabos tendrán agua dulce caliente y fría.

4.5.13 1.- Todos los inodoros tendrán ventilación al aire libre, independiente del área de alojamiento de la tripulación.

- 2.- Todos los inodoros tendrán suficiente agua, disponible a cualquier hora del día y controlada de manera independiente.
- 3.- La tubería de desagüe tendrá la construcción y dimensiones adecuadas para disminuir los riesgos de

obstrucción y facilitar su limpieza

- 4.5.14 El comedor estará separado de los dormitorios, situado lo más cerca posible a la cocina.
- 4.5.15 Los buques que no lleven un doctor a deberán contar con un botiquín adecuado con instrucciones claramente especificadas.
- 4.5.16 Se contará con un cuarto adecuadamente ventilado para colgar los impermeables situado fuera de los dormitorios.
- 4.5.17 Los buques de 500 T.B.R. en adelante, que no sean remolcadores, contarán con compartimentos para lavado y secado de ropa, con calor y ventilación adecuada, equipados con accesorios para tender ropa, que estarán situados fuera de los dormitorios y los comedores.
- 4.5.18 Los buques de 500 T.B.R. en adelante, que no sean remolcadores con una tripulación de 15 hombres o más, destinados a viajes de altura, demás de tres días de duración, contarán con un compartimiento independiente que servirá de hospital.
- El hospital estará provisto con un

cuarto de baño para uso exclusivo de sus ocupantes y cuando esto no sea posible, se encontrará en área cercana al hospital.

4.5.19 Observaciones

El inspector podrá tomar como guía el procedimiento que se presenta a continuación:

- 1 Examinar los resultados de las inspecciones que el personal de los buques realiza semanalmente a los alojamientos con el fin de adquirir una impresión global de las normas generales que regularmente se siguen y de los informes anteriores de deficiencias.
- 2 Inspeccionar visualmente los alojamientos de la tripulación para tener una idea de las condiciones existentes y del nivel de mantenimiento; poniendo atención especial a los sistemas de ventilación y alumbrado, a las instalaciones colectivas sanitarias y de lavado al estado de los aditamentos y accesorios y al control de bichos y roedores a todos los aspectos considerados como deficiencias o motivo de queja por par-

te de la tripulación y tomar en cuenta la impracticabilidad y dificultades de los buques entre 200 y 500 T.R.B. que cumplan con algunas de las normas mencionadas anteriormente.

4.6 Prevención de Accidentes y Salud Ocupacional.

4.6.1 Introducción

Para un mayor control del Puerto el inspector deberá tomar en cuenta las siguientes normas de seguridad cuando sea necesario efectuar una inspección detallada:

4.6.2 Requisitos Básicos.

4.6.2.1 Observar en y bajo cubierta las medidas de seguridad que se especifican a continuación.

- 1.- Proveer de un medio de seguridad de acceso, que de ser posible, será una escala real o una pasarela con barandillas laterales y un sistema satisfactorio de iluminación a todo lo largo, que funcione durante las horas de oscuridad.

- 2.- Las cubiertas, bodegas y accesos a las mismas que sean áreas de trabajo o de paso, tendrán un sistema adecuado de iluminación y hasta donde sea posible estarán limpios y despejados para evitar accidentes. Los obstáculos fijos se pintarán de un color llamativo.
- 3.- Proteger y mantener en buenas condiciones el equipo eléctrico para evitar accidentes a bordo.
- 4.- Instalar un sistema adecuado de ventilación en todas las áreas de trabajo o de paso.
- 5.- Disponer al menos de una escala fija para acceso a las bodegas o áreas similares del buque, con una profundidad de más de 1.5 metros. Los accesos a las tendrán una amplitud razonable y estarán despejados. Cuando una bodega está dividida por manparos fijos o móviles se colocará cuando menos una escala fija a cada lado de los manparos.
- 6.- Las barandillas o pasamanos a la altura de las escotillas u aberturas serán de una construcción segura y resistente y las tapas y becos de escotilla estarán

en buen estado.

- 7.- Colocar barandillas alrededor de las partes peligrosas de las máquinas para evitar accidentes al personal e instrucciones sobre primeros auxilios, en el área cercana a los tableros.
- 8.- Proteger y aislar las tuberías de vapor de escape y demás accesorios que por su temperatura y ubicación representan un peligro.
- 9.- Llevar a bordo medios para determinar la presencia de gases nocivos o cualquier deficiencia de oxígeno en los tanques o compartimentos en los que pudiera ser necesario entrar.
Este requisito es aplicable a los buques de carga seca o de pasaje, solamente cuando así lo prescriba el Estado de la bandera.
Colocar señales en las áreas de peligro.

4.6.2.2 El equipo de carga y descarga estará en buenas condiciones.
Se encontrarán a bordo los certificados que establezcan que una autoridad competente ha efectuado inspecciones y pruebas regulares al equipo de carga y

descarga.

Se indicará claramente la carga de seguridad en el equipo de carga y descarga.

4.6.2.3 No se utilizarán luces descubiertas en bodegas.

Se protegerán las lámparas portátiles para evitar que los focos se rompan o entren en contacto con material combustible.

4.6.2.4 Cuando los miembros de la tripulación deban manejar sustancias peligrosas, se les advertirá sobre la naturaleza de las mismas y sobre las precauciones que deberán tomar.

4.6.2.5 1.- Existirá a bordo el equipo necesario para la protección personal de la tripulación, el que incluirá gafas o caretas de protección contra altos niveles de ruido, respiradores contra polvo, aparatos de respiración y arneses.

2.- Para el manejo de cargamentos peligrosos o que presenten algún riesgo especial, se contará con ropa protectora adicional, incluyendo una cantidad suficiente de delantales, guantes

especiales con puños, protectores de pies y overoles de material resistente a los productos químicos.

3.- Todo el equipo de protección personal para la tripulación estará limpio y en buen estado y se almacenará en un pañol o cuarto especial a bordo, a menos que esté en constante uso.

4.- Se contará a bordo del buque con información adecuada respecto al uso del equipo de protección personal.

4.6.3

Observaciones

Cuando se considere necesario realizar una investigación más detallada, se tomarán en cuenta los siguientes aspectos:

- 1.- Seguridad de las áreas de trabajo.
- 2.- Medios seguros de acceso al buque y de cualquier área de paso.
- 3.- Equipo y ropa de protección personal cuando no existan otros medios adecuados de protección contra accidentes.
- 4.- Medios de detección de gases nocivos o de deficiencia de oxígeno y de control de instrumentos, para buques de carga seca y buques de pasaje, siempre que así lo exija el Estado de la bande-

ra.

5.- Estado de cables, alambres, cadenas etc, utilizados en las maniobras de carga.

6.- Atención a daños, defectos y grado de funcionamiento de máquinas, equipos e instrumentos y en especial a los wi-ches, molinetes, anclas, cables, cadenas, y medios de amarre.

7.- Merca de carga de seguridad en el equipo que así lo requiera.

8.- Barandillas alrededor de los huecos de cubierta y de la maquinaria y equipo que representen algún peligro para la tripulación.

9.- Alumbrado adecuado en cubiertas, bodegas. etc.

10.- Información adecuada e instrucciones de seguridad para los miembros de la tripulación, cuando se transporten artículos peligrosos.

11.- Equipo de primeros auxilios que incluya resusitadores y medios de evacuación de heridos, en el área de los tableros eléctricos.

Cuando sea necesario y cuando la situación lo permita, el inspector observará

medidas de seguridad de trabajo tales como, el uso del equipo personal y los procedimientos para entrar en espacios cerrados peligrosos.

Si el inspector considera que existen serias deficiencias en alguno de los medios, deberá dirigirse al oficial de seguridad, en cumplimiento con el Convenio de Prevención de Accidentes (para la gente de mar) 1970 (Convenio OIT No. 134, y/o al Capitán con el fin de mostrarle cualesquiera de los Reglamentos o Códigos del Estado de la Bandera que hagan mención a dicha deficiencia cualquier omisión en el cumplimiento de los requerimientos o recomendaciones será notificada de inmediato al Estado de la Bandera, haciendo otro tanto cuando las estipulaciones respecto a los riesgos potenciales de accidentes sean nulas o inadecuadas.

4.5.4

Corrección.

Si las deficiencias o condiciones operacionales ponen en peligro la seguridad o la salud de las personas a bordo, el inspector exigirá la corrección de

la deficiencia o evitará que continúe en funcionamiento.

5.- Buques menores de 500 T.R.B.

- 5.1** Para el cumplimiento de la sección 2.5 se tomarán en cuenta los siguientes puntos:
- 5.2** Cuando un "Instrumento pertinente" no es aplicable a un buque menor de 500 T.R.B., el inspector decidirá si dicho buque cumple con las normas referentes a la seguridad, salud y economía o para tomar tal decisión, el inspector tomará en cuenta varios factores, como la duración y naturaleza del viaje, el servicio, tamaño y tipo del buque, el equipo suministrado y la naturaleza del cargamento.
- 5.3** Para cumplir con lo que se establece en el punto 5.2, el inspector deberá guiarse por los certificados y demás documentos expedidos por el estado de la bandera, así mismo, basándose tanto en dichos documentos como en su impresión general del buque, usará su juicio profesional para decidir si el buque deberá ser sometido a una inspección más detallada y, de ser así, bajo que condiciones, tomando en cuenta los aspectos mencionados en el punto 5.2. Cuando el inspector lleve a cabo una inspección más detallada, pondrá atención es-

pecial hasta donde así lo considere necesario a los factores mencionados en el punto 5.4. La lista no es muy exhaustiva pero ejemplifica los factores más importantes.

5.4 Factores de Importancia general.

5.4.1 Factores relativos a las condiciones de asignación de Líneas de Carga.

- Estanquidad a la interperie (o al agua, según sea el caso) de las cubiertas al exterior.
- Escotillas y medios de cierre.
- Cierres de abertura en las superestructuras estancos a la intemperie.
- Medios de achique .
- Salidas laterales.
- Tubos de ventilación.
- Información de estabilidad.

5.4.2 Otros factores relativos a la Seguridad de la Vida humana en el Mar.

- Equipo salvavidas.
- Equipo contra incendio
- Condiciones estructurales generales (Casco, cubierta, tapas de escotilla, etc.)
- Maquinaria principal e instalaciones eléctricas.

- Equipo principal e instalaciones eléctricas.
- Equipo de navegación, incluyendo instalaciones de radio.

5.5

Cuando se considera que las deficiencias son peligrosas para la seguridad, la salud o la ecología el inspector tomará cartas en el asunto con respecto a los factores mencionados en el punto 5.2, lo que puede incluir el arresto, con el fin de garantizar la corrección de la deficiencia, o en su defecto, la ausencia de peligro para la seguridad, la salud o la ecología, si el buque recibe autorización para trasladarse a otro puerto.

6.- Prevención de la Contaminación

Este texto se desarrollará posteriormente, tomando en consideración los lineamientos de la OCMÍ, próximos a aparecer.

ANEXO II

FORMA PARA ILELEX

Cuando no se corrija completamente una deficiencia, o solo se repare provisionalmente, se enviará un telex a las autoridades competentes del Estado de la región en la que se encuentra el próximo puerto de arribo.

A continuación se presenta el formato del telex.

FECHA: _____
PROCEDENCIA: PAIS _____ PUERTO _____
DESTINO: PAIS _____ PUERTO _____
ASUNTO : DEFICIENCIAS QUE DEBERAN SER CORREGIDAS.
NOMBRE DEL BUQUE _____ TIPO DEL BUQUE _____
BANDERA DEL BUQUE _____ NUMEROS Y LETRAS _____
DISTINTIVOS _____
ARQUEO BRUTO : _____ AÑO DE CONSTRUCCION _____
FECHA DE SALIDA : _____
LUGAR Y HORA DE ARRIBO ESTIMADOS : _____
NATURALEZA DE LAS DEFICIENCIAS _____

ANEXO III

PAIS EXPEDIDOR: _____

REPORTE DE INSPECCION EN CUMPLIMIENTO CON EL MEMORANDUM
DE ENTENDIMIENTO EN EL CONTROL DEL ESTADO DEL PUERTO.

NOMBRE DEL BUQUE _____ TIPO DEL BUQUE _____

BANDERA DEL BUQUE _____ NUMEROS Y LETRAS _____
DISTINTIVOS.

ARQUEO BRUTO _____ AÑO DE CONSTRUCCION _____

FECHA Y LUGAR DE INSPECCION _____ 19 _____

NATURALEZA DE LAS DEFICIENCIAS _____

ACCION EMPRENDIDA _____

LUGAR _____

FECHA _____ 19 _____

NOMBRE Y FIRMA DEL INSPECTOR
AUTORIZADO POR LA AUTORIDAD
MARITIMA.

ANEXO IV

SISTEMA DE INFORMACION EN LAS INSPECCIONES

- 1.- Para ayudar a las Autoridades en la selección de buques de bandera extranjera que serán inspeccionados en sus puertos, es necesario contar con información actualizada sobre las inspecciones a que han sido sometidos en los seis meses anteriores en otros puertos regionales.
- 2.- Con este fin, las Autoridades deberán enviar de preferencia por télex, un reporte diario de todos los buques inspeccionados en los puertos nacionales a/ "CENTRE ADMINISTRATIF DES AFFAIRES MARITIMES" (Centro de Asuntos Marítimos) en SAINT-MALO (C.A.A.M.)
- 3.- La información requerida en el anexo III será enviada en forma estandarizada (ver apéndice) para cada uno de los buques inspeccionados.
- 4.- El C.A.A.M. se encargará del procesamiento de la información, según se especifica en el párrafo 3 y enviará cada dos semanas a las Autoridades y al Secretariado una microficha con la lista en orden alfabético de los buques inspeccionados en la región en los últimos seis meses.
- 5.- El Secretariado proporcionará información estadis-

tica, con fines administrativos, bajo la supervisión con fines administrativos, bajo la supervisión del Comité y basada en la información proporcionada por la C.A.A.M.

- 6.- El sistema de información que se menciona en los párrafos anteriores se implementará provisionalmente a partir del momento en que el Memorandum entre en vigor; sin embargo, se continuarán con los estudios para desarrollar un sistema final.
- 7.- Siempre que se encuentre alguna deficiencia, la Autoridad del Estado del Puerto enviará una copia del anexo III a la Administración de la Bandera regional afectada.

APENDICE AL ANEXO

FORMA PARA TELEX REFERENTE A LOS BUQUES INSPECCIONADOS

REPORTE DE INSPECCION

- 1.- PAIS EXPEDIDOR
- 2.- NOMBRE DEL BUQUE
- 3.- TIPO DEL BUQUE
- 4.- BANDERA DEL BUQUE
- 5.- NUMEROS Y LETRAS DISTINTIVOS
- 6.- ARQUEO BRUTO
- 7.- AÑO DE CONSTRUCCION
- 8.- FECHA Y LUGAR DE INSPECCION
- 9.- NATURALEZA DE LAS DEFICIENCIAS *
- 10.- ACCION EMPRENDIDA.

* INCLUYENDO LA REFERENCIA A LOS DOCUMENTOS PERTINENTES,
CUANDO EL REPORTE APAREZCA EN EL DOCUMENTO QUE SE LLE-
VA A BORDO.



COMITE DE PROTECCION
DEL MEDIO MARINO
25^a periodo de sesiones
Punto 12.1 del orden del día

OMI

OBSERVANCIA DE LOS CONVENIOS RELATIVOS A LA CONTAMINACION:
INFRACCIONES DE DICHS CONVENIOS Y SANCIONES IMPUESTAS

Lista de buques que cometieron infracciones en
el Puerto de Aqaba durante 1986

Nota presentada por Jordania

Se adjunta un informe en el que figura información presentada
por Jordania.

A N E X O

3

APCS
List of attending ships in Port of Aceh during 1968

Submitted by Janda

No	Name of ship	Flag State	Year of build	Date of offence	Gross tonnage	Type of offence	Maximum value (From 1st July 1968 onwards, if under action)
1	VARYA ALABEYEV	USSR	1967	8 Jan.	4670.61	Pollution	1500
2	KOTA ALJANI	Singapore	1972	8 Jan.	11161	Pollution	200
3	BALILEFTI	Albania	1962	12 Jan.	22100.67	Pollution	2000
4	ATCA	Turkey	1964	14 Jan.	13510	Pollution	2000
5	MAJLA	St. Vincent and the Grenadines	1966	22 Jan.	1834.17	No radio officer	Radio officer retained
6	JEKIFOS	Greece	1967	14 Feb.	8909.23	Pollution	590
7	PORT ROYAL	UK (Hong Kong)	1961	20 Feb.	14073.89	Pollution	1050
8	AL BAZI	Iraq	1977	7 Feb.	3885	Pollution	1400
9	BALUEER	Iraq	1963	14 Feb.	3800	Salary certificate not valid	Certificate renewed
10	WHITE HILE	Sweden	1970	24 Feb.	8160	Pollution	1050
11	STEPANOS	Greece	-	25 Feb.	11622	Pollution	1050
12	DYVI PACIFIC	Singapore	1970	2 Mar.	4989.98	Pollution	1320
13	EASTERN ALPHA	Liberia	1972	18 Mar.	12142	Pollution	100
14	R.W.S. LADUMA	Fed. Rep. of Germany	1963	24 Mar.	2324.73	Pollution	1500
15	PRONIA	Yugoslavia	1970	12 Apr.	9333.26	Certificate not valid	Renewed
16	SUC I	Singapore	1972	13 Apr.	4837.17	Pollution	1050
17	ABDULMATHA BATHOUJ	Greece	1970	15 June	6222.96	Pollution	1320
18	KARTEL I	Turkey	1975	5 July	7394.81	Pollution	1400
19	PANAKI I	Greece	1967	6 July	4387.07	Pollution	1400
20	ABCHANA	India	1975	1 Aug.	10720.49	Pollution	1520
21	PORT VANDUYVER	UK (Hong Kong)	1977	8 Aug.	23646.07	Pollution	2500
22	MARIA LENOZ	Greece	1967	18 Oct.	11001	Pollution	1100
23	TSIHTA	Portugal	1974	27 Nov.	2497.25	Pollution	1120
24	STAR CARLIER	Republic of Korea	1967	16 Dec.	15992	Pollution	1800
25	STORM ONE	Malta	1965	20 Dec.	1409	Salary certificate not valid	Certificate renewed
26	ISA ALATZEE	Saudi Arabia	1976	22 Dec.	15122	Pollution	1800



COMITE DE PROTECCION
DEL MEDIO MARINO
25º periodo de sesiones
Punto 12 del orden del día

OMI

OBSERVANCIA DE LOS CONVENIOS RELATIVOS A LA CONTAMINACION:
INFRACCIONES DE DICHSO CONVENIOS Y SANCIONES IMPUESTAS

Nota de la Secretaría

1 El Comité ha sido informado anualmente acerca de los informes que la Secretaría ha recibido sobre infracciones de los convenios y las sanciones impuestas de conformidad con el sistema de notificación obligatorio acorde con el Anexo I del MARPOL 73/78 o el formato que figura en la circular MEPC/Circ.138 del 15 de mayo 1985, que comprenden:

- .1 informe anual resumido de la Administración para la OMI acerca de sucesos que dieron lugar a derrames de hidrocarburos de 100 o más toneladas;
- .2 informe anual relativo al cumplimiento de las disposiciones; y
- .3 informe anual a fines de evaluación.

2 Desde el último periodo de sesiones del Comité, la Secretaría ha recibido informes de la República Federal de Alemania, Grecia, el Reino Unido (Hong Kong), Israel, Italia y Kuwait, los cuales se reproducen en los anexos 1 a 6*. Algunos Estados utilizaron los formatos convenidos en su totalidad; otros tan sólo en parte y otros usaron sus propios formatos para la notificación.

3 Se ruega a los Estados que no hayan presentado informes correspondientes a 1985 y 1986 que lo hagan en los formatos convenidos.

* En inglés solamente.

ANNEX 1

1 Statistical report to IMO of penalties imposed
for MARPOL 73/78 violations (during 1985)

Submitted by Greece

Type of violation	Number	Penalty imposed			
		Fines (drs)			Imprisonment No. and Average term
		Max	Min	Average	
1 Illegal discharge	47	2,000,000	30,000	250,000	
2 Oil record book	39	500,000	20,000	77,000	
3 IOPP Certificate	12	80,000	35,000	75,600	
4 Other					

2 Oil pollution incidents involving Greek ships referred to the Greek Government by foreign Governments and action taken during 1983, under article 4 and 11 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)

Date of incident	Origin of report	Name of ship	Location of incidents	Summary of alleged offence	Result of action taken by Greek authorities
4-1-84	FRANCE	WORLD APOLLO	Port of Marseilles	There was no IOPPC on board	After an investigation carried out, it was verified that the ship was not obliged to be provided with IOPP certificate (existing ship).
3-1-84	FRANCE	MOUET PARMASOS	Port of Marseilles	There was no IOPPC on board	After an investigation carried out, it was verified that the ship was not obliged to be provided with IOPP certificate (existing ship).
15-4-84	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	ARCIS MYSTIC	Port of Hamburg	Oil record book not duly completed	After an investigation carried out, it was verified that a quantity of 20 tons of oil residue was unaccounted for. A fine of 500,000 drs was imposed.
23-29/11/83	BELGIUM	ARMI	Port of Antwerp	Ship's oil record book was not in compliance with OILPOL 1954/62	A fine of 50,000 drs was imposed.
3-10-84	BELGIUM	STAVRAKIS II	Port of Antwerp	Ship's oil record book was not in compliance with MARPOL 73/78	Vessel not found guilty after investigation.
28-2-84	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	SPIROS	Port of Hamburg	Oil record book not duly completed	Vessel not found guilty after investigation.

Date of Incident	Origin of report	Name of ship	Location of incidents	Summary of alleged offence	Result of action taken by Greek authorities
4-5-84	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	AECAEN PROGRESS	Port of Hamburg	Oil record book not duly completed	Vessel not found guilty after investigation.
30-5-84	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	AECAEN REEFER	57 16 N, 019 53 E	The ship was suspected to cause oil pollution damage at the North Sea Area	Vessel found guilty and a fine of 50,000 drs was imposed.
12-3-85	ITALY	PEARL BAY	Port of Livorno	There was no IOPPC on board	After an investigation carried out, it was verified that the ship was provided with an IOPPC issued on 19-8-84.
12-12-83	FRANCE	DIAMOND MOON	Sea area of English Channel	The ship was suspected to cause sea pollution damage of opposite sea area	Vessel not found guilty after investigation.
27-7-84	NETHERLANDS	ZETTA	53 32 N, 004 07 E	The ship was observed and photographed while discharging oil into the sea	A fine of 190,000 drs was imposed.
7-5-84	UNITED STATES	AECAEN DOLPHIN	54 25 N, 166 42 W	The ship was observed and photographed while discharging oil into the sea	Vessel not found guilty after investigation.
16-11-84	CANADA	SEA TIGER	44 22 N, 051 13 W	The ship was observed while discharging oil into the sea	A fine of 40,000 drs was imposed.

Date of incident	Origin of report	Name of ship	Location of incidents	Summary of alleged offence	Result of action taken by Greek authorities
9-11-84	ITALY	ARAMIS	Port of Cefalari	The ship discharged chemicals (sulphate of zinc) into the sea	The ship was not prosecuted because sulphate zinc classified in the list of hazardous substances covered by Annex II of MARPOL 73/78 Convention, which has not been in force yet.
30-8-84	UNITED KINGDOM	MICHALIS	Sullom Voe Port	The ship discharged oil into the sea while it was anchored out of port	A fine of 500,000 drs was imposed.

3 Violation of requirements of the MARPOL 73/78 Convention involving foreign ships referred by the Greek Government to foreign flag States, under article 6 of the above Convention

Date of incident or inspection	Name of ship	Flag State	Location of incident or inspection	Summary of alleged offence	Result of action taken by the flag State
19-11-84	MERCANDIAN EXPORTER 11	DENMARK	Port of Piraeus	Following an inspection of the oil record book and the IOPPC it was established that the ship discharged oily bilge water illegally into the Mediterranean Sea.	Danish competent authorities accepted statement that the discharge into the sea was made by fault of crew and instructions were given to the owners so that such a violation be avoided in future.
18-11-84	BARSKA BYSTPICA	CZECHOSLOVAKIA	Port of Ziefels	Following an inspection of the oil record book and the IOPPC it was established that the ship discharged oily bilge water illegally into the Mediterranean Sea.	Czechoslovak competent authorities accepted the violation declaring at same time that MARPOL 73/78 Convention was not in force in their country the date that above mentioned violation took place.
9-1-85	PER CORAL	SPAIN	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	A reply from Spanish authorities is still awaited.
21-12-84	CARIBIC 1	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	The ship was provided with an IOPP certificate after German competent authorities intervention.
7-11-84	STOLLER CRU8D	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	The ship was provided with an IOPP certificate after German competent authorities intervention.
12-10-84	GEORGE 2	LEBANON	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	A reply from Lebanese authorities is still awaited.
22-12-84	NULL	UNITED KINGDOM	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	A reply from the United Kingdom authorities is still awaited.

Date of incident or inspection	Name of ship	Flag State	Location of incident or inspection	Summary of alleged offence	Result of action taken by the flag State
21-12-84	CINA	LEBANON	Port of Piraeus	There was no IOFFC on board.	A reply from Lebanese authorities is still awaited.
15-10-84	EMOBIUS	CYPRUS	38 30 N, 025 44 E	The ship was observed and photographed while discharging oil into the sea.	Owners did not accept the prosecution. Cyprian competent authorities made proper recommendations to the shipowners so that same incidents to be avoided in future.
9-1-85	NOIDART	UNITED KINGDOM	Port of Piraeus	There was no IOFFC on board.	The incident has been reported to the appropriate authorities in the Isle of Man.
10-3-85	SIDNEY EXPRESS	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	Port of Piraeus	There was no IOFFC on board.	A reply from the Federal Republic of Germany authorities is still awaited.
25-1-85	AL SALAM	LEBANON	Port of Piraeus	There was no IOFFC on board.	A reply from Lebanese authorities is still awaited.
15-J-85	LASH ATLANTICO	UNITED STATES	Port of Piraeus	There was no IOFFC on board, but only supplement of such a certificate.	A reply from United States authorities is still awaited.
4-12-84	AL HADI	LEBANON	Port of Piraeus	There was no IOFFC on board.	A reply from Lebanese authorities is still awaited.
4-3-85	MUF	LEBANON	Port of Piraeus	There was no IOFFC on board.	A reply from Lebanese authorities is still awaited.
5-12-84	MAGAR	LEBANON	Port of Piraeus	There was no IOFFC on board.	A reply from Lebanese authorities is still awaited.

202

Date of incident or inspection	Name of ship	Flag State	Location of incident or inspection	Summary of alleged offence	Result of action taken by the flag State
11-1-85	LINOX	ITALY	Port of Trieste	Following an inspection of the oil record book and IOPPC, it was established that the ship discharged oily bilge water illegally into the Mediterranean Sea without being equipped with an oil-water separator of 15 ppm.	A reply from Italian authorities is still awaited.
2-2-85	SINHO ME	LEBANON	Port of Cythos	There was no IOPPC on board.	A reply from Lebanese authorities is still awaited.
19-3-85	ROTTERDAM	NETHERLANDS	Port of Piraeus	There were no oil record book and IOPPC on board.	These deficiencies were verified by the Netherlands competent authorities after investigation. Ship was provided with proper oil record book and IOPP certificate.
15-4-85	BOGOL	UNITED KINGDOM	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	The incident has been reported to the appropriate authorities in the Channel Islands.
20-3-85	ARMENIA	USSR	Port of Piraeus	Following an inspection of the oil record book and IOPPC, it was established that the ship discharged oily bilge water illegally into the Mediterranean Sea, without being equipped with an oil-water separator-oil filtering system-15 ppm.	Sanctions were imposed on those in charge who caused the infringement.
1-3-85	CASTELLO	ITALY	Port of Isthmia	The previous oil record books with entries until 25-2-85 were not on board.	A reply from Italian authorities is still awaited.

Date of incident or inspection	Name of ship	Flag State	Location of incident or inspection	Summary of alleged offense	Result of action taken by the flag State
13-1-85	CHRISTINA CAVADA	CYPRUS	Port of Elefsis	Following an inspection of the oil record book and IOPPC it was established that the ship discharged oily bilge waters into the Mediterranean Sea without oily-water separator of 15 ppm.	A reply from Cyprian authorities is still awaited.
14-1-85	COGO RAMBLER	LIBERIA	3509 N, 01407 E	The ship was observed while discharging oil into the sea.	A reply from Liberian authorities is still awaited.
8-4-85	MORTE PELEGRINO	ITALY	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	Ship was sunk on 8-10-85.
10-3-85	KOZANI	CYPRUS	Port of Kavala	Oil record book not duly completed.	Cyprian competent authorities informed that a fine will be imposed to those responsible of violation.
13-4-85	EVERHOPE	CYPRUS	Port of Piraeus	Following an inspection of the oil record book and IOPPC it was established that the ship discharged oily bilge waters into the Mediterranean Sea without oily-water separator of 15 ppm.	Cyprian competent authorities informed that MARPOL 73/78 convention has not yet been in force in their country so they can not take steps against the owner. Furthermore, they made proper recommendations so that such violation to be avoided in future.
18-4-85	SUN RISE	LEBANON	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	A reply from Lebanese authorities is still awaited.
8-5-85	AMBASSADOR	YUGOSLAVIA	Port of Piraeus	Oil record book not duly completed.	A reply from Yugoslav authorities is still awaited.

Date of incident or inspection	Name of ship	Flag State	Location of incident or inspection	Summary of alleged offence	Result of action taken by the flag State
22-3-85 5-4-85	MARY P	LIBERIA	Port of Piraeus	a) Oil record book not duly completed. b) There was no IOFFC on board.	A reply from Liberian authorities is still awaited.
3-5-85	ODESSA	USSR	Port of Piraeus	Oil record book not duly completed.	Sanctions were imposed by the competent authorities on those responsible for violation.
11-4-85	GHANHOUC	TUNISIA	Sea area between islands Falconera and Anticalio of Aegean sea.	The ship was observed and photographed while discharging unknown substances into the sea.	Tunisian competent authorities informed us that after investigation it was verified that ship discharged water washing into the sea tank. Previous cargo of phosphorous acid.
27-4-85	SHOTA RUSTAVELI	USSR	Port of Piraeus	Oil record book not duly completed.	Sanctions were imposed on those in charge who caused the infringement.
14-5-85	HANNO	FINLAND	Port of Piraeus	Ship's IOFFC was not in force.	A reply from Finnish authorities is still awaited.
10-5-85	ACHILLE LAURO	ITALY	Port of Piraeus	Oil record book not duly completed.	A reply from Italian authorities is still awaited.
14-5-85	NERSE KANDY	SRI LANKA	Port of Kavala	Oil record book not duly completed. After further inspection it was established that the ship discharged oily bilge water into the Mediterranean Sea through oily-water separator of 100 ppm.	A reply from Sri Lankan authorities is still awaited.

205

MEPC 23/12
 ANNEX 1
 Table 10

Date of incident or inspection	Name of ship	Flag State	Location of incident or inspection	Summary of alleged offence	Result of action taken by the flag State
24-3-85	LUARIE	ITALY	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	A reply from Italian authorities is still awaited.
3-6-85	WELSH FALCON	UNITED KINGDOM	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	Ship was provided with an IOPPC on 8-6-85.
11-6-85	SOUTHERN BREEZE	BAHAMAS	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	Bahamian competent authorities accepted the opposite violation. Afterwards ship was provided with the proper IOPP certificate.
6-7-85	DIAMOND PRINCESS	BAHAMAS	Port of Piraeus	There were no IOPPC and oil record book on board.	A reply from Bahamian authorities is still awaited.
1-7-85	DRAGONERA	SPAIN	Port of Piraeus	Ship has no IOPP certificate.	A reply from Spanish authorities is still awaited.
2-8-85	HINGARY	THE ISLE OF MAN	Port of Elefsis	Following an inspection of the oil record book and IOPPC, it was established that the ship discharged oily bilge waters illegally into the Mediterranean sea through oily-water separator of 100 ppm.	A reply from the Isle of Man authorities is still awaited.
14-8-85	MISS ANNIE	UNITED KINGDOM	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	A reply from the United Kingdom authorities is still awaited.
27-7-85	HAMADEN	LEBANON	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	A reply from Lebanese authorities is still awaited.
27-7-85	FRILIAN TRADER	NETHERLANDS	Port of Piraeus	There was no IOPPC on board.	Ship was provided with an IOPPC issued on 23-8-85.

208

Date of incident or inspection	Name of ship	Flag State	Location of incident or inspection	Summary of alleged offence	Result of action taken by the flag state
22-3-85 3-4-85	MARY P	LIBERIA	Port of Piraeus	a) Oil record book not duly completed, b) There was no IOPPC on board.	A reply from Liberian authorities is still awaited.
3-5-85	JOESSA	USSR	Port of Piraeus	Oil record book not duly completed.	Sanctions were imposed by the competent authorities on those responsible for violation.
11-4-85	GHANNOUCH	TUNISIA	Sea area between islands Falconera and Ancinulus of Aegean sea.	The ship was observed and photographed while discharging unknown substances into the sea.	Tunisian competent authorities informed us that after investigation it was verified that ship discharged water washing into the sea tank. Previous cargo of phosphorous acid.
27-4-85	SHOTA BUSTAVELI	USSR	Port of Piraeus	Oil record book not duly completed.	Sanctions were imposed on those in charge who caused the infringement.
14-5-85	HAKKO	FINLAND	Port of Piraeus	Ship's IOPPC was not in force.	A reply from Finnish authorities is still awaited.
10-5-85	ACHILLE LAURE	ITALY	Port of Piraeus	Oil record book not duly completed.	A reply from Italian authorities is still awaited.
14-5-85	HERSK KANDY	SRI LANKA	Port of Kevela	Oil record book not duly completed. After further inspection it was established that the ship discharged oily bilge water into the Mediterranean sea through oily-water separator of 100 ppm.	A reply from Sri Lankan authorities is still awaited.

202

 MARC 23/85
 PAGE 1
 PAGE 9

Date of incident or inspection	Name of ship	Flag State	Location of incident or inspection	Summary of alleged offence	Result of action taken by the flag state
6-8-85	AUSTRAL	PANAMA	Port of Elefsis	Following an inspection of the oil record book, it was established that the ship discharged oily bilge waters illegally into the Mediterranean Sea without oil discharge monitoring and control system and oily-water separator equipment.	A reply from Panamanian authorities is still awaited.
14-3-85	NAR JOBBEL	HONDURAS	Southern section of Chalkis Port	After chemical analysis of oil samples taken from vessel and sea it was verified that they caused oil sea pollution.	Honduran competent authorities took the proper steps without further explanation.
2-10-84	SAMOS LUCK	CYPRUS	Port of Elefsis	Following an inspection in accordance with the regulations of MARPOL 73/78, it was established that the ship discharged oily bilge waters illegally into the Mediterranean Sea without being provided with necessary equipment.	After appropriate investigation by Cyprian competent authorities, was found that entries in oil record book were not in the proper way. Although MARPOL 73/78 Convention is not yet in force in their country, recommendations to the owners were made.
18-9-85	ALAPARVSE	USSR	Port of Elefsis	Following an inspection in accordance with the regulations of MARPOL 73/78, it was established that the ship discharged oily bilge waters illegally into the Mediterranean Sea without being provided with necessary equipment.	A reply from the USSR authorities is still awaited.

208

Date of incident or inspection	Name of ship	Flag State	Location of incident or inspection	Summary of alleged offense	Result of action taken by the flag State
4-10-85	KRENICA	CZECHOSLOVAKIA	Port of Kiefels	Following an inspection in accordance with the regulations of MARPOL 73/78, it was established that the ship discharged oily bilge waters illegally into the Mediterranean Sea without being provided with necessary equipment.	Czechoslovak competent authorities replied that the MARPOL 73/78 Convention was not in force at the time of the violation.
23-9-85	DOKAN TRIO	SOUTH KOREA	Port of Elefels	Following an inspection in accordance with the regulations of MARPOL 73/78, it was established that the ship discharged oily bilge waters illegally into the Mediterranean Sea through oily-water separator of 100 ppm.	South Korean competent authorities took appropriate steps against those in charge and caused the infringement according to the national legislation.
4-9-85	HAPPY MED	LIBERIA	Port of Piraeus	There was no IDPPC on board.	A reply from Liberian authorities is still awaited.
9-10-85	HARISTAN	PANAMA	Port of Elefels	Following an inspection in accordance with the regulations of MARPOL 73/78, it was established that the ship discharged oily bilge waters illegally into the Mediterranean Sea through oily water separator of 100 ppm.	A reply from Panamanian authorities is still awaited.
21-8-85	MD RUBY	PANAMA	Port of Piraeus	After chemical analysis of oil samples taken from vessel and sea, it was verified that they caused oil sea pollution.	A reply from Panamanian authorities is still awaited.

Date of incident or inspection	Name of ship	Flag State	Location of incident or inspection	Summary of alleged offence	Result of action taken by the flag State
14-10-85	DOMENICO SCOTTO	ITALY	Port of Piraeus	a) There was no IOPPC on board. b) Oil record book not duly completed.	A reply from Italian authorities is still awaited.
8-10-85	SP HUNBER	BAHAMAS	Port of Elefsis	Following an inspection in accordance with the regulations of MARPOL 73/78, it was established that the ship discharged oily bilge waters illegally into the Mediterranean Sea without necessary equipment.	A reply from Bahamian authorities is still awaited.

210

M/8648E

MEMO 21/12
ANNEX I
Page 16

ANNEX 2

Statistical report 1986 according to the mandatory reporting system
under Annex I of MARPOL 73/78

Submitted by the Federal Republic of Germany

1 ANNUAL SUMMARY REPORT BY THE ADMINISTRATION TO IMO OF INCIDENTS INVOLVING
SPILLAGES OF OIL OF 100 TONNES OR MORE

PURPOSE: To provide IMO with a summary of the MAJOR spills that have been
reported to the Administration during the last year and any
information concerning spill response of interest to other parties.

Date of incident	Ship name call sign	Flag State	Location of incident Name of Port Lat-Long	Type of oil spilled	Quantity spilled	Comprehensive report on file at IMO (Yes/No)
---------------------	------------------------------	---------------	---	---------------------------	---------------------	---

No spill of 100 tonnes or more.

2 ANNUAL ENFORCEMENT REPORT

PURPOSE: To summarize the violation cases referred to other Administrations for prosecution, to report to IMO and to parties referring violation cases the action taken upon the case submissions, to summarize the alleged inadequacy of reception facilities and to summarize the results of investigations into alleged inadequacy of reception facilities.

Section 1

Summary report by the coastal State to IMO of alleged violations of the discharge provisions referred to the flag State

Date of incident (a) Date of ascertainment (b)	Ship name Call sign	Flag State to whom violation case was referred	Location of incident Lat-Long	Summary of alleged offence and evidence
04.11.85 (b) 19.04. - 20.10.85 (a)	NV "OM TAT" J E F X	Panama	05° 46.6' N - 89° 47' E 34° 27.0' N - 123° 17' E 34° 43.0' N - 123° 16' E 12° 36.0' N - 113° 09' E 11° 03.0' S - 65° 43' E 22° 30.0' S - 08° 00' E 02° 05.0' N - 11° 12' W 33° 28.0' N - 13° 00' W	No proof of whereabouts of c. 15 t of sludge
04.09.85 (b)	NV "MALASSINI EPNL" 7467-KLDF	Liberia	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
23.06.85 (a)	NV "FORTUNE AIZ"	Panama	53° 53.5' N - 006° 38' E	No more exact information present, document submitted to the flag State
19.07.85 (b)	NV "DANU"	Panama	Unknown	Discharge of sludge and bilge water
17.11.85 (b)	NV "GEORGIOS N" E L C L 7	Liberia	Unknown	No proof of the whereabouts of 14 t sludge
10.12.85	NV "GENERAL VARGAS" D Z A A	Philippines - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
27.11.85 (b)	NV "EXCELSION REEFER" H 4 Q D	Panama	53° 36' N - 07° 50' E	Discharge of bilge water
17.01.86	NV "BROOK TRADER" -	Liberia	Unknown	Documents submitted to the flag State, no more exact information present
27.01.86	NV "BRIDGE DARIN" -	Liberia	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge

IMO: 25/12
ANNEX 2
TABLE 2

Date of incident (a) Date of secret- signment (b)	Ship name Call sign	Flag State to whom violation case was referred	Location of incident Lat-Long	Summary of alleged offence and evidence
16.01.86 (b)	MV "APURE" Y X E C	Venezuela - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
08.01.86 (b)	MV "ARQUIR" S U S T	Egypt - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
12.01.86 (a) 03.03.86 (a)	MV "DA DE" D O L U	China	46° 48' E - 12° 16' N	No proof of the whereabouts of 3,4 t sludge and oil residues
13.02.86 (b)	MV "CIVILITA ZUZORIC" Y T H C	Yugoslavia	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge and discharge of bilge water
11.02.86 (b)	MV "STEMA FREIGHTER" -	Sweden	Baltic Sea	Quantity discharge and time of discharge overboard of bilge water
14.02.86 (b)	MV "STEMA GRACIA" -	United Kingdom	Baltic Sea	Quantity discharge and time of discharge overboard of bilge water
27.02.86 (b)	MV "RIVER HERALD" -	Panama	Unknown	Discharge of sludge and bilge water
14.03.86 (b)	MV "DRAKE SEA" H J K C	Panama	Unknown	Discharge of uncleaned bilge water
04.03.86 (b)	MV "TESTAROSSA" -	Philippines - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of c. 61 t sludge
30.03.86 (b)	MV "SANTA RITA"	Peru	Unknown	Discharge of sludge
19.03.86 (b)	MV "NADIA" 9 M J E Z	Malta - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of at least 10 t sludge
07.03.86 (b)	MV "EVANGELISTRIA" S X X U	Greece	Unknown	Discharge of sludge and bilge water
20.03.86 (b) 24.03.86 (a) 24.04.86 (a)	MV "HOO TERN" C F C C	United Kingdom	Unknown	Discharge of bilge water
14.04.86 (b)	MV "ALALMA" E H O M	Spain	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
24.04.86 (b)	MV "FREEDOM A.S." -	Greece	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
25.04.86 (b)	MV "FRID AZECHAN" -	Panama	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge

Date of incident (a) Date of assessment (b)	Ship name Call sign	Flag State to whom violation case was referred	Location of incident Lat-Long	Summary of alleged offence and evidence
14.04.86 (b)	MV "JAC LEELA" A T O U	India - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
09.04.86 (b)	MV "AL KAHERAM" S U Z U	Egypt - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of oily residues
30.04.86 (b)	MV "AL FUJAIRAH" A 6 J H	Kuwait - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of oily residues
29.05.86 (a)	MV "STEFAN BATORI" -	Poland	54° 53.2' N - 5° 48.3' E	Documents submitted to the flag State, no more information present
26.05.86 (b)	MV "PHILIPPINE ROXAS" D U X H	Philippines - OILPOL 1954 -	Unknown	Discharge of sludge and bilge water
16.06.86 (a)	MV "SEA MADEH" -	United Kingdom	Unknown	No more exact information present, documents submitted to the flag State
23.06.86 (a)	MV "TURKDAL" -	Sweden	53° 54.1' N - 7° 00' E	Discharge of oily residues
20.06.86 (a)	MV "TEAM HADA" Y V L L	Singapore	41° 52' N - 5° 20' E	Discharge of oily residues
09.07.86 (a)	MV "MIDPHIS" S U N V	Egypt	54° 2.6' N - 3° 31' E	Discharge of oily residues
09.07.86 (b)	MV "HEMELIEUZ" S P R H	Poland	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
04.12.86 (a) 19.07.86 (b)	MV "EIHAS" S U R R	Egypt - OILPOL 1954 -	34° 30' N - 16° 00' E	Discharge of sludge
12.07.86 (b)	MV "CONETA" LJTS	Norway	Unknown	No proof of the whereabouts of 10 t sludge
08.08.86 (b)	MV "SAINT HELEN" -	Cyprus - OILPOL 1954 -	Unknown	Discharge of oily residues
21.08.86 (b)	MV "AUTOFAGASTA" N90V	Panama	Unknown	No proof of the whereabouts of 24 t sludge
20.08.1986 (b)	MV "ELISABETH OLDERDONFF" 3PKS	Panama	Unknown	No proof of the whereabouts of 9 t sludge

MARC 23/12
 ANNEX 7
 PAGE 4

Date of incident (a) Date of secret- atements (b)	Ship name Call sign	Flag State to whom violation case was referred	Location of incident Lat-Long	Summary of alleged offence and evidence
09.09.66* (b)	MV "LESIE GAULT" E I T L	Ireland - OILPOL 1954 -	Unknown	Discharge of bilge water
12.09.66* (b)	MV "SAM MAXIMILLIAN D E Y K	Philippines - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
13.09.66* (a)	MV "GOGO ROYAL" E L C G 3	Liberia	33° 58.44' N - 7° 34.82' E	Documents submitted to the flag State
15.09.66* (b)	MV "ROMER" S P T H	Poland	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
16.09.66* (b)	MV "VITROVICE"	Czechoslovakia	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge and discharge of bilge water
26.09.66* (b)	MV "PLESEN" O E M R	Austria - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
30.10.66* (b)	MV "DIEZE" P D Q C	Netherlands	2 sm south west of buoy 40/18	Discharge of sludge and bilge water
01.11.66* (b)	MV "ABANCO" C S A R	Chile - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of 61 c sludge
04.11.66* (a)	MV "SULU EXPRESS"	Philippines - OILPOL 1954 -	Unknown	Discharge of sludge and bilge water
13.11.66* (a)	MV "DOCEDELTA"	Brazil - No Contracting State of OILPOL 54 or MARPOL 73/78	Unknown	Discharge of sludge
18.11.66* (b)	MV "DVI PACIFIC" P V P V	Singapore - No Contracting State of OILPOL 54 or MARPOL 73/78	Atlantic	Discharge of sludge and bilge water
19/20.11.66* (b)	MV "PARANOURI" S H P K	Liberia	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
24.11.66* (b)	MV "ABU ZEMINA" S U D U	Egypt - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge and bilge water
26.11.66* (b)	MV "DRAU" O E N G	Austria - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of bilge water
26.11.66* (b)	MV "RAMSES II" S U N R	Egypt - OILPOL 1954 -	Unknown	Discharge of bilge water

12

MARC 25/112
 ANNEX 2
 Page 5

Date of incident (a) Date of assessment (b)	Ship name Call sign	Flag State to whom violation case was referred	Location of incident Lat-Long	Summary of alleged offence and evidence
04.11.86* (b)	NV "GOLFSTRAND" L I U M	Norway	Unknown	Discharge of bilge water
05.12.86* (b)	NV "FELFAIR KANUK" E L E J G	Liberia	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge
19.12.86* (b)	NV "HORDKAP" S & S U	Cyprus - OILPOL 1954 -	Unknown	No proof of the whereabouts of sludge

Section 2

Summary report by the flag State to IMO of actions taken on alleged violation of the discharge provisions referred to that State

Date of incident N O	Ship name Call sign	Party referring alleged discharge violation	Location of incident Lat-Long	Investigation results/action taken
No information	NV "STALLER GRUND" -	Ministry of Foreign Affairs, Italy	Port of Trieste	Referred to Public Prosecutor; Proceedings quashed
No information	NV "THEODOE STORN" D J D M	Ministry of Foreign Affairs, Italy	Port of Trieste	Referred to Public Prosecutor; Proceedings quashed
No information	NV "FRIESLAND" -	Ministry of Foreign Affairs, Italy	Mediterranean Sea	Referred to Public Prosecutor; Proceedings not yet completed
No information	NV "SLOMAN MERENS" D E E P	Ministry of Foreign Affairs, Canada	Mediterranean Sea	Referred to Public Prosecutor; Proceedings not yet completed
No information	NV "PROJECT ARABIA" D N P W	Ministry of Foreign Affairs, Canada	No information	Referred to Public Prosecutor; Proceedings not yet completed
No information	NV "WINKTON" D G L W	Ministry of Foreign Affairs, Belgium	North Sea	Referred to Public Prosecutor; Proceedings quashed

* Proceedings not yet completed

Section 3

Summary report by the flag State to IMO of alleged inadequacy of reception facilities referred to the port State

<u>Name of port or terminal/country</u>	<u>Date of occurrence</u>	<u>Ship name Call sign</u>	<u>Alleged nature of inadequacy</u>
---	---------------------------	--------------------------------	-------------------------------------

None

Section 4

Summary report by the port State to IMO of actions taken on alleged inadequacy of reception facilities referred to that State

<u>Name of port or terminal</u>	<u>Date of occurrence</u>	<u>Ship name Call sign</u>	<u>Ship flag</u>	<u>Investigation results/action taken</u>
---------------------------------	---------------------------	--------------------------------	------------------	---

None

3 ANNUAL ASSESSMENT REPORT

PURPOSE To provide IMO and the individual parties with the necessary data to assess the overall effectiveness of MARPOL 73/78

Section 1

Statistical report by the port State to IMO of MARPOL 73/78 effectiveness of port State control

1	NUMBER OF SHIPS BOARDED DURING REPORT PERIOD	1,222 TOTAL
2	IOPP CERTIFICATION DISCREPANCIES	33 TOTAL
	A No Certificate or Equivalency	*
	B Certificate or Equivalency discrepancy	*
	C Compliance rate	97.3%
3	OIL RECORD BOOK DISCREPANCIES	179 TOTAL
	A No Oil Record Book or Equivalency	15
	B Oil Record Book of Equivalency discrepancy	164
	C Compliance rate	86.4%
4	MARPOL 73/78 EQUIPMENT DISCREPANCIES	24 TOTAL
	A Required equipment not on board	*
	B Required equipment not functioning	*
	C Compliance rate	98.0%
5	NUMBER OF SHIPS DETAINED IN PORT OR DENIED ENTRY	2 TOTAL
*	No specification available for report period	

Section 2

Summary report by the port State to IMO of MARPOL 73/78
violations resulting in detention or denial of entry

Ship name/ flag/call sign	Violation description	Action taken
MICHELE/ Panama/ J FWG 2	(1) One oily-water separator each in accordance with national standard and with A.393(X), respectively, in operation	Operation of oily-water separator in accordance with national standard discontinued
	(2) Engine-room bilge heavily oiled with leaked oil (oily bilge water level reaching engine floor)	Engine-room bilge cleaned; oily bilge water discharged ashore
	(3) Heavy leakages of both heavy and lubricating oil	Instruction imposed to have leakages mended by entry into next port
	(4) Stern tube leaking oil	Leakage mended
ALANFUSHI/ Egypt/ S U Y N	(1) Oily-water separator in accordance with national standard only installed	Oily-water separator in accordance with A.393(X) installed
	(2) Ballast tanks partly filled with oily bilge water	Ballast tanks cleaned; ballasting system disconnected from engine-room bilge pump
	(3) Engine room heavily oiled (oily bilge water level reaching engine floor)	Bilge water discharged ashore; engine room cleaned; interim certificate issued by vessel's classification society

Section 3

Statistical report to IMO of penalties imposed for MARPOL 73/78 violations.

Type of violation	Number	Penalty imposed			
		Fines			Imprisonment No. and average term
Max DM	Min DM	Average DM			
1 Illegal discharge	47	7,000,-	100,-	2,363,-	
2 Oil Record Book	233	7,500,-	100,-	1,000,-	
3 IOPP Certificate	13	500,-	100,-	325,-	
4 Other	13	2,000.-	100,-	590.-	

ANNEX 3

Mandatory Report under Annex I of MARPOL 73/78Submitted by the United Kingdom (Hong Kong)1 Major oil spillages of 100 tonnes or more

Date of incident	Ship name Call sign	Flag State	Type of oil spilled	Location of incident	Quantity spilled	Compre- hensive report on file at IMO
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

2 Annual enforcement report

Section 1	NIL
Section 2	NIL
Section 3	NIL
Section 4	NIL

3 Annual assessment reportSection 1

1	No. of ships boarded during period	105
2	IOPP certification discrepancies	NIL
	A No Certificate or Equivalency	NIL
	B Certificate or Equivalency discrepancy	NIL
	C Compliance rate	100%
3	Oil record book discrepancies	NIL
	A No Oil Record Book	NIL
	B Oil Record Book or Equivalency discrepancy	NIL
	C Compliance rate	100%
4	MARPOL 73/78 equipment discrepancies	NIL
5	Number of ships detained in port or denied entry	
	<u>Section 2</u>	NIL
	<u>Section 3</u>	NIL

Type of violation	Number of violations	Penalty imposed			Imprisonment number and average term
		Fines (HK Dollars)			
		Max	Min	Average	
1 Illegal discharge	2	4,000	2,000	3,000	n.a.
2 Oil Record Book	Nil				
3 IOPP Certificate	Nil				
4 Other	Nil				

ANNEX 4

MANDATORY REPORT UNDER ANNEX I OF MARPOL 73/78

Submitted by Israel**1 ANNUAL SUMMARY REPORT BY THE ADMINISTRATION TO IMO OF INCIDENTS INVOLVING SPILLAGES OF OIL OF 100 TONNES OR MORE**

PURPOSE: To provide IMO with a summary of the MAJOR spills that have been reported to the Administration during the last year and any information concerning spill response of interest to other parties.

Date of incident	Ship name Call Sign	Flag State	Location of incident Name of port Lat-Long	Type of oil spilled	Quantity spilled	Comprehensive report on file at IMO (Yes/No)
------------------	---------------------------	------------	--	---------------------	------------------	---

None

2 ANNUAL ENFORCEMENT REPORT

PURPOSE: To summarize the violation cases referred to other Administrations for prosecution, to report to IMO and to parties referring violation cases the action taken upon the case submissions, to summarize the alleged inadequacy of reception facilities and to summarize the results of investigations into alleged inadequacy of reception facilities.

Section I

Summary report by the coastal State to IMO of alleged violations of the discharge provisions referred to the flag State

Date of incident	Ship name Call sign	Flag State to whom violation case was referred	Location of incident Lat-Long	Summary of alleged offence and evidence
------------------	------------------------	--	----------------------------------	---

None

Section 2

Summary report by the flag State to IMO of actions taken on alleged violation of the discharge provisions referred to that State

Date of incident	Ship name Call sign	Party referring alleged discharge violation	Location of incident Lat-Long	Investigation results/action taken
3.5.86	RONA A	FRANCE	500° 02'N 2° 22'W	Case under investigation (file received 31.12.86)

Section 3

Summary report by the flag State to IMO of alleged inadequacy of reception facilities referred to the port State

Name of port or terminal/country	Date of occurrence	Ship name Call sign	Alleged nature of inadequacy
-------------------------------------	-----------------------	------------------------	---------------------------------

None

Section 4

Summary report by the port State to IMO of actions taken on alleged inadequacy of reception facilities referred to that State

Name of port or terminal	Date of occurrence	Ship name Call sign	Ship flag	Investigation results/action taken
-----------------------------	-----------------------	------------------------	-----------	--

None

3 ANNUAL ASSESSMENT REPORT

PURPOSE: To provide IMO and the individual parties with the necessary data to assess the overall effectiveness of MARPOL 73/78.

Section 1

Statistical report by the port State to IMO of MARPOL 73/78 effectiveness of port State control

1	NUMBER OF SHIPS BOARDED DURING REPORT PERIOD	<u>261</u>	TOTAL
2	IOPP CERTIFICATION DISCREPANCIES	<u>-</u>	TOTAL
	A No Certificate or Equivalency	<u> </u>	
	B Certificate or Equivalency discrepancy	<u> </u>	
	C Compliance rate	<u>100%</u>	X
3	OIL RECORD BOOK DISCREPANCIES	<u> </u>	TOTAL
	A No Oil Record Book or Equivalency	<u>18</u>	
	B Oil Record Book or Equivalency discrepancy	<u> </u>	
	C Compliance rate	<u>93%</u>	X
4	MARPOL 73/78 EQUIPMENT DISCREPANCIES	<u>-</u>	TOTAL
	A Required equipment not on board	<u> </u>	
	B Required equipment not functioning	<u> </u>	
	C Compliance rate	<u> </u>	X
5	NUMBER OF SHIPS DETAINED IN PORT OR DENIED ENTRY	<u>-</u>	TOTAL

Section 2

Summary report by the port State to IMO of MARPOL 73/78 violations
resulting in detention or denial of entry

Ship name/ flag/call sign	Violation description	Action taken
------------------------------	-----------------------	--------------

Section 3

Statistical report to IMO of penalties imposed
for MARPOL 73/78 violations

Type of violation	Number	Penalty imposed			
		Fines			Imprisonment
		Max	Min	Average	No. and Average term
1 Illegal discharge	none				
2 Oil Record Book					
3 IOPP Certificate					
4 Other					

ANNEX 5Mandatory annual report under Annex I of MARPOL 73/78Submitted by Italy

- 1 Annual summary report by the administration to IMO of incidents involving spillages of oil of 100 tonnes or more

NONE

- 2 Annual enforcement report

Section 1

Annual summary report by the coastal State to IMO of alleged violations of the discharge provisions referred by the coastal State to the flag State

Date of incident	Ship name	Flag State	Location of incident	Offence
31.01.86	YATES TRADER	LIBERIA	TRIESTE	Pollution by oil, crude oil
21.02.86	POSADA	ROMANIA	VENICE	Pollution by oil
18.03.86	AFTHOROS	PANAMA	GENOA	Pollution by oil, crude oil
24.03.86	PLITVICE	YUGOSLAVIA	RAVENNA	Pollution by oil, naphtha
08.04.86	BEAUMONT	GREECE	TRIESTE	Pollution by oil
02.05.86	ORIENT EXPRESS	BERMUDA	VENICE	Pollution by oil, oily product
09.05.86	ZEPHIR	CYPRUS	TRIESTE	Pollution by oil, crude oil
20.05.86	YVONNE	PANAMA	VIAREGGIO	Pollution by oil

Date of incident	Ship name	Flag State	Location of incident	Offence
01.06.86	FRIENDLY TRADER	BAHAMAS	VENICE	Pollution by oil
06.06.86	VOYAGER	GREECE	BRINDISI	Pollution by oil, oily product
15.06.86	ZENIT ELEKTRA	LIBERIA	TRIESTE	Pollution by oil, crude oil
26.06.86	THARALEOS	GREECE	TRIESTE	Pollution by oil, oily product
04.07.86	AVIN OIL TRADER	GREECE	S. CATALDO - LECCE	Pollution by oil, oily product
04.07.86	FLORENZ	SINGAPORE	PORTO MARGHERA	Pollution by oil, oily product
21.07.86	PRETORIANO	ARGENTINA	GENOA	Pollution by oil, naphtha
23.08.86	ZAKHARIY	USSR	GENOA	Pollution by oil, naphtha
26.08.96	LAIETA	SPAIN	GENOA	Pollution by hydro-carbon oil, naphtha and oil
29.08.96	ROSE DALLIA	CYPRUS	TRIESTE	Pollution by oil, oily product
19.09.86	LAIETA	SPAIN	GENOA	Pollution by hydrocarbon oil, naphtha and oil
16.10.86	MARIANNA SETTIMA	GREECE	CAGLIARI	Pollution by oil, mixtures containing crude oil

Date of incident	Ship name	Flag State	Location of incident	Offence
10.11.86	PORER	YUGOSLAVIA	VENICE	Pollution by oil
23.11.86	ELFWAIHAT	LIBYAN ARAB JAMAHIRAYA	CAGLIARI	Pollution by oil
05.12.86	ROVER	PHILIPPINES	TRIESTE	Pollution by oil
17.05.86	PRETORIANO	ARGENTINA	PORTO MARGHERA	Pollution by oil, naphtha
18.02.86	TAIBIT	PANAMA	PORTOSCUSO	Pollution by oil, engine oil
17.11.86	ZIM KAOHSIOWG	GREECE	VENICE	Pollution by oil, oily product
23.11.86	KRITI EPISKOPI	GREECE	GENOA	Pollution by oil, bilge water
30.11.86	IST	LIBERIA	GENOA	Pollution by oil, oily product

Section 2

Summary report by the flag State to IMO of action taken on alleged violation of the discharge provisions referred to that State.

NONE

Section 3

Summary report by the flag State to IMO of alleged inadequacy of reception facilities referred to the port State.

Section 4

Summary report by the port State to IMO of action taken on alleged inadequacy of reception facilities referred to that State.

NONE

3 ANNUAL ASSESSMENT REPORT

Section 1

Statistical report by the port State to IMO of MARPOL 73/78 effectiveness of port State control

1	NUMBER OF SHIPS BOARDED DURING REPORT PERIOD	944
2	IOPP CERTIFICATION DISCREPANCIES	19
	A No Certificate or Equivalency	15
	B Certificate or Equivalency discrepancy	04
	C Compliance rate	97.9%
3	OIL RECORD BOOK DISCREPANCIES	29
	A No Oil Record Book or Equivalency	09
	B Oil Record Book or Equivalency discrepancy	20
	C Compliance rate	96.93%
4	MARPOL 73/78 EQUIPMENT DISCREPANCIES	05
	A Required equipment not on board	05
	B Required equipment not functioning	-
	C Compliance rate	0%
5	NUMBER OF SHIPS DETAINED IN PORT OR DENIED ENTRY	-

Section 2

Summary report by the port State to IMO of MARPOL 73/78 violations
resulting in detention or denial of entry.

Name of ship	Flag of Ship	Description of violation	Action taken against the Master
DIMITRIS LEVENTAKIS	GREECE	Oil pollution	Prohibited to enter the port for four months
PASADENA	GREECE	Oil pollution	Prohibited to enter the port for two months
BLUE OCEAN	PANAMA	Oil pollution	Prohibited to enter the port for four months
KOTA WIRAWA	INDIA	Oil pollution	Prohibited to enter the port for two months

Section 3

Statistical report to IMO of penalties imposed for MARPOL 73/78 violations.

Type of violation	Number	Penalty imposed			
		Fines			Imprisonment No. and average term
		Max	Min	Average	
1 Illegal discharge	17	2,500,000	200,000	1,695,000	
2 Oil Record Book	-				
3 IOPP Certificate	-				
4 Other	-				

ANNEX 4

STATE OF KUWAIT
MINISTRY OF COMMUNICATIONS.

Report to IMO as required by ARTICLE VI of the International Convention For The Prevention Of Pollution Of The Sea By Oil - 1954, as amended in 1962 and 1969. (From 1st January 1986 to 31st December 1986.)

<u>N/O:</u>	<u>Date of Incident, Name of the Ship, Nationality, Off. No./ Call Sign</u>	<u>Location of Incident</u>	<u>Summary of alleged offence</u>	<u>Result of action taken by the KUWAITI Administration.</u>
1	17th Jan. 1986. M.V. Misson - Eythone Hafkati Etaria. Oman 883/8YJC	Mina Abdullah	Due to back pressure developed in the line, causing damage to the supply line, oil leaked into the sea - about one barrel	Court imposed penalty of K.D. 4000/- (Four Thousands Only).
2	21st Feb. 1986. M.V. Umm Al-Negah Kuwait. KT 1525/9KLP.	Sea-Island. Mina Al-Ahmadi	While deballasting some contaminated ballast leaked into the sea - about half barrel of Crude oil.	Court imposed penalty of K.D. 5000/- (Five Thousand Only).
3	22nd Feb. 1986 M.V. Umm Al-Negah Kuwait KT 1525/9KLP.	Sea-Island Mina Al-Ahmadi	While deballasting some contaminated ballast leaked into the sea - about half barrel of crude oil.	Court imposed penalty of K.D. 5000/- (FIVE Thousand Only).
4	31st March 1986 M.V. Mieczyslaw - Kalinowski. Polish R00-1671/SQD0	Port Shuwaikh	While taking, heavy oil, heavy oil bunker supply line was damaged during cargo discharging and some heavy oil leaked into the sea.	Court imposed penalty of K.D. 2000/- (Two Thousands Only).
5	15th April 1986 M.V. Juanita U.S.A. 5469 WYT	Oil - Pier Port Shuwaiba	This vessel caused damage to the submarine pipe line, which resulted in the leakage of oil into the sea.	Case not finalized by the Court yet. Released on the Bank Guarantee of K.D. 40,000/- (Forty Thousands Only).
6	28th April 1986 M.V. Umm Al-Qarah Kuwait KT 1523/9KLM.	North Pier Mina Al-Ahmadi	Crude oil leaked into the sea through crack in shell plating on the STD side in the region of No.2 STD side Cargo tank.	Court imposed penalty of K.D. 3000/- (Three Thousand Only).
7	15th May 1986 B.S. Sunqari Liberia 5012/ABJT	Sea Island Mina Al-Ahmadi	While loading heavy oil, oil leaked into the sea - about three barrels.	Court imposed penalty of K.D. 2000/- (Two Thousand Only).

REC 33/11

S/No	Date of Incident, Name of the Ship, Nationality, Off. No., Call Sign	Location of Incident	Summary of Alleged offence	Result of action taken by the KUWAITI Administration.
8	16th May 1986 Oil Barge 384 U.S.A. 17184	Between Sea - Island & Mina Al-Ahmadi.	While attending the survey/repair work submarine pipe line was damaged, crude oil leaked into sea - about 20 barrels.	Released on Bank guarantee of K.D. 40,000/- (Forty Thousands Only). Case not finalized by the Court yet.
9	24th May 1986 M.V. Gas Al-Kuwait Kuwait KT 1250/PK.S.V.	South Pier Mina Al-Ahmadi	While bunkering, heavy-oil overflowed through the vents, about half-barrel of which escaped into the sea.	Released on Bank guarantee of K.D. 40,000/- (Forty Thousands Only). Case not finalized by the Court yet.
10	12th June 1986 M.V. Hilsco Skater Norway 19648/LXND	Between Berth (No. 17-18) While sailing from Port Shuwaikh	Pumped out burnt oil into the sea.	Released on Bank guarantee of K.D. 40,000/- (Forty Thousand Only). Case not finalized by the Court yet.
11	9th October 1986 M/T. Hajjiah Saudi Arabia 37FA3/12096VZ	South Pier Mina Al-Ahmadi	While loading, heavy-oil overflowed through the vents, about four barrels of which escaped into the sea.	Released on Bank guarantee of K.D. 40,000/- (Forty Thousands Only). Case not finalized by the Court yet.
12	26th October 1986 M.V. Golar Kansai Liberia No.4330 / SHVB	South Pier Mina Al-Ahmadi	Due to back pressure, loading line burst, and about two barrels of crude-oil leaked into the sea.	Released on Bank guarantee of K.D. 40,000 (forty Thousands Only). Case not finalized by the Court yet.
13	28th October 1986 M/T. Um Al Jathathwal Kuwait KT 1421 / SKRW	South Pier Mina Al-Ahmadi.	While loading, crude-oil overflowed through the vents, about five barrels of which escaped into the sea.	Court imposed penalty of K.D. 1500/- (One Thousand Five Hundred Only).
14	5th November 1986 S.B. Lepeta U.K. 346726 / GUDV	Sea Island Mina Al-Ahmadi	While loading, crude-oil leaked through the joint of the loading line and about 7 barrels of which escaped into the sea.	Court imposed penalty of K.D. 1500/- (One Thousand Five Hundred Only).
15	17th December 1986 M.V. Atlantic Venture Liberia 3955 / 5 LLD	North Pier Mina Al-Ahmadi.	Fuel oil bunker supply line leaked through CHEKSAH LOADING ARM, about 4 barrels escaped into the sea.	Released on Bank guarantee of K.D. 40,000 (four Thousand Only). Case not finalized by the Court yet.

ANEXO 4

NOMBRE DEL BUQUE	AÑO CONST.	CONTACTO	BANDERA
WORLD APOLLO	1972	International Maritime Agencies Co. (Atenas)	Grecia
MOUNT PARNASSOS	1965	ARK, CO, LTD. (Piraeus)	Malta
AKMI	1977	Victoria SS. (Londres)	Grecia
STAUAKIS II	1971	Roussos, Georgios, Sons (Piraeus)	Grecia
SPIROS	1965	Polembros Shipping, Ltd. (Londres)	Grecia
PEARL BAY	1968	Multifleet Marine, Ltd (Londres)	Panamá
DIAMOND MOON	1970	Fereniki Lines, S.A. (Piraeus)	Gabón
ZETTA	1971	Diana Shipping Agencies (Piraeus)	Chipre
AEGAEN DOLPHIN	1983	Coulouthros, Ltd. (Londres)	Grecia
SEA TIGER	1973	Glafki (Hellas) Maritime Co. (Atenas)	Grecia
ARAMIS	1977	Pegasus Ocean Services Ltd. (Londres)	Liberia
MICHALIS	1971	Lagousses Shipping Co. (Piraeus)	Chipre
BANSKA BYSTRYCA	1979	C.P.D. Czechoslovak Danube Nav. (Bratislava)	Checoslovaquia.
FER CORAL	1978	Ferrer Maritima Española (Madrid)	España
LINOX	1963	Armamento e Commissioni Maritime (Genoa)	Italia
ARMENYA	1963	Union de Republicas Soc. Sovieticas (Moscú)	URSS

CHRISTINA CAVADA	-	P.E.P. Shipping Copenhagen)	Dinamar ca.
EVERHOPE	1969	Vernicos Maritime Co. S.A. (Piraeus)	Chipre
GHANNOUCH	1981	Gabes Chimie Trns (Belvedere)	Tunez
MINGARY	1973	Mare Blue S.P.A. (Bacoli)	Italia
FARADAY	1971	Houlder Brothers & Co. Ltd. (Londres)	Gran Bretaña
NIAGARA	1962	Miseno di Navigazione (Ravena)	Italia
ALAPAEVSKLES	1961		URSS
KREMNICA	1977	C.P.D. Czechoslovak Danube Nav. (Bratislava)	Checo.
TUNADAL	1967	S.C.A.	Suecia
LESLIE GAULT	1977	Gallic Shipping Ltd. (Londres)	Gran Bretaña
SULU EXPRESS	1975	Teh Tung S.S. Ltd. (Taipei)	Filipi nas
DOCEDELTA	1974		Brasil
DYVI PACIFIC	1970	Dyvi Jan Erik, (Oslo)	Singa- pure
RAMSES II	1977	Egyptian Navigation Co. (Alexandria)	Egipto
YATES TRADER	1975	Marathon Petroleum Co. (Findlay)	Liberia
POSADA	1986	Navrom (Constantza)	Rumania
AFTHOROS	1969	Polembros Shipping Ltd. (Londres)	Panama
PLITVICE	1979	Atlantska Plovidba (Dubrovnik)	Yugos- lavia
ORIENT EXPRESS	1975	Sea Containers Ltd. (Londres)	Gran Bretaña

ZEPHYR	1968	Troodos Shipping & Trading, Ltd. (Londres)	Chipre
THARALEOS	1969	Mayamar Marine Ent. (Piraeus)	Grecia
AVIN DIL TRADER	1976	Avin Int. Co. (Piraeus)	Grecia
FLORENZ	1977	Toepfer, Alfred (Hamburgo)	Singapore
PRETORIANO	1972	Maruba S. en C. (Buenos Aires)	Argentina
ZAKHARIY	1973	(Moscu)	URSS
LAIETA	1970	Maritima del Norte (Madrid)	España
ROSE DALLIA	1967	Troodos Shipping & Trading (Londres)	Chipre
PORER	1983	Istarska Plovidba (Pula)	Yugoslavia
ELFWAIHAT	1976	Gral. Nat. Mart. Trans. (Tripoli)	Libia
ROVER	1973		Filipinas
TAIBIT	1963	Wai King Shipping Co. (Hong Kong)	Panamá
ZIM KAOHSIONG	1972	Costamare Shipping Co. (Piraeus)	Grecia
KRITI EPISKOPI	1968	Avin International Co. (Piraeus)	Grecia
IST	1986	S.S.B.	Liberia
PASADENA	1976	Buenamar Compañía Naviera SA. (Piraeus)	Grecia
VASYA ALEKSCEV	1967	(Moscu)	URSS
KOTA SEJATI	1972	Pacific International Lines (Singapore)	Singapore
BAILESTI	1982	Navrom (Constantza)	Rumania

AYCA	1984	Gepa Gemi Nakliyat Sanayi (Istanbul)	Turquia
SERIFOS	1967	Societé de Gestion EUGE (Piraeus)	Grecia
ALRAZI	1977	State Ent. For Water Transport (Bagdad)	Iraq
BALQUES	1983	Government of Iraq (Bagdad)	Iraq
WHITE NILE	1979	Sudan Shipping Line (Sudan)	Sudan
STEFANOS	1973	Valiant Shipping Ltd. (Londres)	Grecia
RMS LAGUNA	1985	Jungerhans Heinrich (Alemania)	Alemania.
FANAKI II	1967	Fanaki Hussein Kamal (Alejandria)	Egipto
TRINTA	1974	Empresa Continental de NAVEGACAO (Lisboa)	Portugal
IBN AL-ATHEER	1976	United Arab Shipping Co. (Kuwait)	Arabia Saudita

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

- 01.- LERA, Fernando. *Manual de Derecho Intercoacional Público*
México, Sria. de Guerra y Marina, 1934. pag 175
- 02.- CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DE LOS
TRATADOS. *Convención de Viena.* E.70.U.S, Viena,
Naciones Unidas, 1984, 1a y 2a sesiones, pag 20
- 03.- MONROY CABRA, Gerardo. *Derecho de los Tratados.* Bogotá,
Temis, 1978. pag 9
- 04.- KAPLAN M.y Katzenbach N. *Fundamentos Politicos del Dere-
cho Intercoacional.* México, Limusa, 1965. pag 272.
- 05.- *Ibidem* pag 273.
- 06.- DIAZ, Luis Miguel. *La Sociedad de Naciones y las Nacio-
nes Unidas. Estructura y Práctica.* México, Instituto
de Investigaciones Jurídicas, Manuel Porrúa Editores,
S.A., 1984. Colección. Serie H: Estudios de Derecho
Internacional Público, Num.10. pag 149.
- 07.- SEARA VAZQUEZ, Modesto. *Derecho Intercoacional Público.*
México, editorial Porrúa S.A., 1986. décima primera
edición, 155 y 156 pag.
- 08.- SEARA VAZQUEZ, Modesto. *Tratado General de la Organiza-
ción Internacional.* México, Fondo de Cultura Económi-
ca, 1987, segunda edición, pag 416.
- 09.- SEARA VAZQUEZ, Modesto, *Derecho Intercoacional Público.*
op cit. pag 63.
- 10.- OSMARCYK JAN, Edmund. *Enciclopedia Mundial de las Rela-
ciones Internacionales.*
- 11.- SEARA VAZQUEZ, Modesto. *Tratado General de la Organiza-*

ción Internacional..... pág.415.

- 12.- SEARA VAZQUEZ , Modesto. Derecho Internacional Público..
pág. 63.
- 13.- Ibidem pág 67.
- 14.- SEPULVEDA, Cesar. Derecho Internacional. México, Porrúa,
1981. décimo segunda edición. pág 143.
- 15.- Idem.
- 16.- CONVENCION DE VIENA... pág. 3.
- 17.- Ibidem pág. 34.
- 18.- Idem
- 19.- ROUSSEAU, Charles. Derecho Internacional Público. Bar-
celona, Ariel, 1966. Tercera edición. pág. 42.
- 20.- Ibidem pág 43.
- 21.- PALACIOS TREVIÑO, Jorge. Tratados. Legislación y Práctica
en México. Secretaria de Relaciones Exteriores,
1986. pág. 13.
- 22.- Ibidem pág 14.
- 23.- GOMEZ ROBLEDO VERDUZCO, Alonso. Temas selectos de Dere-
cho Internacional. México, U.N.A.M., 1986. pág. 104.
- 24.- SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. Aportes del Seminario
de Estrategias de la Negociación Bilateral y Multilateral
Local. México, Acatlán, 1988.
- 25.- OSMARCZYK JAN, Edmund. Enciclopedia Mundial de las Res-
oluciones Internacionales ... pág. 947.
- 26.- CASTAÑEDA, Jorge. Valor Jurídico de las Resoluciones de
las Naciones Unidas. México, , 1967. pág 3.
- 27.- CLIVE, Parry. The sources and Evidences of Internatio-

- Del Law. Manchester University Press, 1965. pág 22.
- 28.- CASTANEDA, Jorge. *op cit*, pág 7.
- 29.- *Ibidem* pág 9.
- 30.- *Ibidem* pág 10.
- 31.- MIAJA DE LA MUELA, ADOLFO. *Introducción al Derecho Internacional Público*. Madrid, Atlas, 1960. tercera edición . pág 34.
- 32.- SEPULVEDA , Cesar. *Terminología Usual en las Relaciones Internacionales. II Derecho Internacional Público*. Mexico, Secretaria de Relaciones Exteriores., 1976. pág. 32.
- 33.- SEARA VAZQUEZ, Modesto. *Derecho Internacional Público*. pág 71.
- 34.- *Memorandum de Entendimiento entre los Estados que ejercen control en sus puertos*. París, 1982. secc. 1.
- 35.- *Ibidem*, secc. 8, párrafo. 3.
- 36.- SOULODRE W, Ivan. *Transporte Marítimo*. Valparaíso, Talleres almendral ltda., 1982. pág 162.
- 37.- *Memorandum*... considerandos.
- 38.- *Ibidem* pág.1.
- 39.- *Ibidem* pág 2.
- 40.- *Idem*
- 41.- *Ibidem* , pág 3
- 42.- *Ibidem*, pág 9
- 43.- *Ibidem*, pág 7
- 44.- SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. *El Transporte Marítimo y la Participación de México*. Anuario Mexicano de Re-

laciones Internacionales. México, ENEP Acatlán, 1982.
vol. III 1a. parte. pág. 449.

45.- *Ibidem* pág 50.

46.- GONZALEZ CLIMENT, Aurelio. *Prólogo Anuario de la Marina Mercante Iberoamericana 1979*. Buenos Aires, IEMMI, 1979. pág. 16. en Salgado y Salgado, José Eusebio., op cit. pág. 451.

47.- GARCIA BLANCO, Marco Antonio. *Antecedentes. Características e Incidencia del Memorandum de París en el desarrollo de la Marina Mercante Nacional*. Manzanillo, Segundo Foro de Consulta Marítima Nacional sobre el análisis y perspectivas de las actividades marítimas, 1987. pág 17.

48.- BLANCO BAZAN, Agustín. *Análisis y Prioridades en la Legislación Marítima. Evaluación y Proceso realizado entre la Segunda y Tercera Reunión de BOCBAM*. Documento presentado en la Tercera Reunión sobre cooperación Marítima regional entre países sudamericanos, México y Panamá. Mazatlán, 1987. pág 5.

49.- SEARA VAZQUEZ, Modesto. *Derecho Internacional Público*. pág. 65.

50.- *Memorandum de Entendimiento* ... 1a. secc.

51.- *Idea*

52.- LEVI, Werner. *Contemporary International Law*. Colorado, U.S.A., Westview Press, 1979. pág. 36. (la traducción es nuestra)

53.- *Idea*

BIBLIOGRAFIA

- 1.- BISHOP WILLIAM, W. JR. International Law. Cases and Material. U.S.A., Little Brown Company, 1962. 3rd edition 1122 pags.
- 2.- BLANCO BAZAN, Agustín. Análisis y Prioridades en la Legislación Marítima. Evaluación y Progreso realizado entre la segunda y tercera reunión de SOCRAM. Mazatlán, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1987, 75 págs.
- 3.- CASTAREDA, Jorge. Valor Jurídico de las Resoluciones de las Naciones Unidas. México, , 1967. 347 págs.
- 4.- CLIVE , Parry. The Sources and Evidences of International Law. U.S.A., Manchester University Press, 1965, 127 págs.
- 5.- CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DE LOS TRATADOS. Convención de Viena de 1969. E.70.U.5., Viena, Naciones Unidas, 1984. 1a y 2a sesiones. 62 págs.
- 6.- DIAZ, Luis Miguel. La Sociedad de Naciones y las Naciones Unidas. Estructura y Práctica. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Manuel Porrúa editores, S.A,1984. Colección serie HI Estudios de Derecho Internacional Público, Núm 10. 237 págs.
- 7.- GARCIA BLANCO, Marco Antonio. Antecedentes. Características e Incidencia del Memorandum de Paris en la Marina Mercante Nacional. Manzanillo, Segundo Foro de Consulta Marítima Nacional sobre el análisis y perspectivas

- de las actividades marítimas, 1987. 31 págs.
- 8.- GOMEZ ROBLEDO VERDUZCO, Alonso. *Temas selectos de Derecho Internacional*. México, U.N.A.M., 1986. 234págs.
 - 9.- GONZALEZ CLIMENT, Aurelio. *Prólogo*. Anuario de la Marina Mercante Iberoamericana 1979. Buenos Aires, IEMMI, 1979. 432págs.
 - 10.- KAPLAN M. Y KATZENBACH N. *Fundamentos políticos de Derecho Internacional*. México, Limusa, 1965. 412págs.
 - 11.- LERA, Fernando. *Manual de Derecho Internacional Público* México, Sria de Guerra y Marina, 1934. 382 págs.
 - 12.- LEVI, Werner. *Contemporary International Law A concise introduction* U.S.A., Little Brown Co, 1962. 3er ed., 1122 págs.
 - 13.- MC NAIR, Lord . *The Law of Treaties*. England, Oxford University Press, 1961. 1324 págs,
 - 14.- MEMORANDUM DE ENTIENDIMIENTO ENTRE LOS ESTADOS QUE EJERCEN CONTROL EN SUS PUERTOS. Paris, 1982, 60 págs.
 - 15.- MIAJA DE LA MUELA ,Adolfo. *Introducción al Derecho Internacional Público*. México, Secretaría de Relaciones Exteriores., 1976, 236 págs.
 - 16.- MONROY CABRA, Fernando. *Derecho de los Tratados*. Bogotá Temis, 1978. 257 págs.
 - 17.- OSMARCZYK JAN, Edmund. *Enciclopedia Mundial de las Relaciones Internacionales y Naciones Unidas* México, Fondo de Cultura Económica, 1976. 1426 págs.
 - 18.- PALACIOS TREVINO, Jorge. *Tratados. Legislación y Práctica*

- tica en México. México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1986, 116 págs.
- 19.- ROUSSEAU, Charles. Derecho Internacional Público. Barcelona, Ariel, 1966. 3a. ed. 819 págs.
- 20.- SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. Apuntes del Seminario de Estrategias de la Negociación Bilateral y Multilateral. México, Acatlán, 1988. 59 págs.
- 21.- SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. El Transporte Marítimo y la Participación de México. Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales. México, Acatlán, 1982. vo III, 1a parte.
- 22.- SEARA VAZQUEZ, Modesto. Derecho Internacional Público. México, Porrúa, 1986. décimo primera edición, 657 p.
- 23.- SEARA VAZQUEZ, Modesto. Tratado General de la Organización Internacional. México, Fondo de Cultura Económica, 1982. segunda edición. 634 págs,
- 24.- SEPULVEDA, Cesar. Derecho Internacional México, Porrúa, 1981, decimo segunda edición., 439 págs,
- 25.- SORENSEN, Max. Manual de Derecho Internacional Público México, Fondo de Cultura Económica, 1981, 819 págs.
- 26.- SOULODRE W, Ivan. Transporte Marítimo Valparaíso, Talleres Almendral Ltda, 1982. 459 págs.