



# OMI – QUÉ ES

Debido al carácter internacional del transporte marítimo, hace ya mucho tiempo se reconoció que las medidas encaminadas a mejorar la seguridad de las operaciones marítimas serían más eficaces si se realizan en un marco internacional en lugar de depender de la acción unilateral de cada país, sin coordinación con el resto.



Partiendo de este contexto, en 1948 se celebró una conferencia de las Naciones Unidas que adoptó el *Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI)\**, el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a cuestiones marítimas.

En el periodo de 10 años transcurrido entre la adopción del Convenio y su entrada en vigor en 1958, otros problemas relacionados con la seguridad también despertaron la atención internacional, aun cuando requerían un enfoque relativamente diferente. Uno de los problemas más importantes era la amenaza de contaminación del mar ocasionada por los buques, en particular la de la contaminación por los hidrocarburos transportados en los buques tanque. En 1954 se adoptó un convenio internacional sobre esta materia, y en enero de 1959 la OMI asumió la responsabilidad de administrarlo y promoverlo. Así es como, desde los inicios, la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar han constituido los objetivos primordiales de la OMI. En los primeros años de este siglo la protección marítima pasó a ser otro importante punto de enfoque para la Organización.

Los objetivos generales de la OMI se recogen en el lema: **Una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios.**

La OMI es el único organismo especializado de las Naciones

Unidas con sede en el Reino Unido. Actualmente (junio de 2013) está integrada por 170 Estados Miembros y tres Miembros Asociados. El órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne una vez cada dos años. Entre los periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo, integrado por 40 Gobiernos Miembros elegidos por la Asamblea, ejerce las funciones de órgano rector.

La OMI es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités.

El Comité de seguridad marítima (MSC) es uno de sus órganos principales junto con la Asamblea y el Consejo, constituidos por el Convenio constitutivo de la OMI de 1948. En la actualidad, el MSC se ocupa de todo tipo de cuestiones relativas a la seguridad de la navegación, así como de abordar asuntos relacionados con la protección marítima, la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

El Comité de protección del medio marino (MEPC) fue establecido por la Asamblea en noviembre de 1973, y se encarga de coordinar las actividades de la Organización encaminadas a la prevención y contención de la contaminación del medio ambiente por los buques.

Hay varios subcomités cuyos nombres indican los temas de los que se ocupan: Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR); Subcomité del factor

\* Hasta 1982, la Organización se denominó Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).



humano, formación y guardia (HTW); Subcomité de transporte de cargas y contenedores (CCC); Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE); Subcomité de proyecto y construcción del buque (SDC); Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III) y, el Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR).

El Comité jurídico fue constituido inicialmente para ocuparse de los problemas jurídicos resultantes del accidente sufrido por el *Torrey Canyon* en 1967, pero posteriormente adquirió carácter permanente. Se encarga de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la Organización.

El Comité de cooperación técnica coordina el trabajo de la OMI en lo concerniente a la provisión de

asistencia técnica, particularmente a los países en desarrollo.

El Comité de facilitación se encarga de las actividades y funciones de la OMI relativas a la facilitación del tráfico marítimo internacional, con el fin de reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques al entrar o salir de puertos u otras terminales.

Todos los órganos técnicos y la Asamblea de la OMI están abiertos a la participación de todos los Gobiernos Miembros en régimen de igualdad.

La dirección de la Secretaría de la OMI está a cargo del Secretario General, nombrado por el Consejo con la aprobación de la Asamblea. La Secretaría cuenta con un cuerpo de aproximadamente 300 funcionarios internacionales.

# OMI – QUÉ HACE

La OMI ha fomentado la adopción de unos 50 convenios y protocolos, así como de más de 1 000 códigos y recomendaciones sobre seguridad y protección marítimas, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas.



# SEGURIDAD

La primera conferencia organizada por la OMI, en 1960, abordó, tal como procedía, cuestiones pertinentes a la seguridad marítima. En la misma se adoptó el *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar* (Convenio SOLAS), que entró en vigor en 1965 sustituyendo a una versión de 1948. El Convenio SOLAS de 1960 abarcaba una amplia gama de medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo, entre las que cabe incluir el compartimentado y la estabilidad; las instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; la prevención, detección y extinción de incendios; los dispositivos de salvamento; la radiotelegrafía y la radiotelefonía; la seguridad de la navegación; el transporte de grano; el transporte de mercancías peligrosas; y los buques nucleares.

En 1974 la OMI adoptó una nueva versión del Convenio SOLAS que incorporaba numerosas enmiendas al Convenio de 1960. Entre otros cambios, se incluía un nuevo procedimiento de enmienda mediante el cual las enmiendas adoptadas por el MSC de la OMI entrarían en vigor en una fecha prefijada, a menos que un determinado número de Estados se opusiera a tales enmiendas. El Convenio SOLAS 1974 entró en vigor el 25 de mayo de 1980, y desde entonces se ha modificado en diversas ocasiones con el fin de responder a los cambios que ha

experimentado el sector marítimo y a los avances tecnológicos.

Entre otros convenios adoptados por la OMI relacionados con la seguridad se incluye el *Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966* (que actualiza un convenio anterior que se adoptó en 1930); el *Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969*; el *Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972*, (Reglamento de Abordajes) que hizo obligatorios los dispositivos de separación del tráfico adoptados por la OMI y redujo considerablemente el número de abordajes en muchas zonas; y el *Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979* (Convenio SAR).

En 1976 la OMI adoptó el *Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite* (INMARSAT) y su Acuerdo de Explotación. El Convenio entró en vigor en julio de 1979 y más tarde dio lugar al establecimiento de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) que, al igual que la OMI, tiene su sede en Londres. (Inmarsat es ahora una sociedad anónima.)

La pesca difiere tanto de otras actividades marítimas que resulta difícil aplicar la mayor parte de los convenios de la OMI directamente a los buques



pesqueros. El *Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros*, 1977, estaba destinado a solucionar algunos de estos problemas pero, por dificultades de orden técnico, nunca llegó a entrar en vigor. En 1993 este Convenio se modificó mediante un protocolo. En octubre de 2012, una conferencia celebrada en Sudáfrica adoptó un acuerdo que facilitará la entrada en vigor del tratado.

La OMI siempre ha atribuido la máxima importancia a la formación del personal de los buques. En 1978, la Organización convocó una conferencia que adoptó el primer *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación*

y guardia para la gente de mar. El Convenio de Formación entró en vigor en abril de 1984 y estableció, por vez primera, normas mínimas aplicables a las tripulaciones, de aceptación internacional. Este instrumento se revisó en 1995, dándole a la OMI la facultad de fiscalizar los procedimientos administrativos, de formación y de titulación de las Partes en el Convenio. Estas enmiendas entraron en vigor en 1997. Tras un examen pormenorizado, en 2010 se adoptaron revisiones importantes al Convenio de Formación y el Código de Formación conexo, con el propósito de actualizarlos, en una conferencia celebrada en Filipinas (las denominadas «Enmiendas de Manila»).

# PROTECCIÓN MARÍTIMA

Las cuestiones pertinentes a la protección marítima adquirieron importancia por primera vez en el programa de trabajo de la OMI a raíz del secuestro del buque crucerista italiano *Achille Lauro* en octubre de 1985. La OMI adoptó una resolución sobre Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación, y en 1986 publicó *Orientaciones sobre medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques*.

En marzo de 1988 se adoptó el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima* (Convenio SUA), con un protocolo que hace extensivas sus prescripciones a los actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. Ambos instrumentos se actualizaron y revisaron en 2005.

A raíz de las atrocidades terroristas perpetradas en distintas partes del mundo, varias de las cuales tenían como objetivo las infraestructuras de transporte, la OMI adoptó en 2002 un conjunto amplio de medidas de protección marítima, que entraron en vigor en julio de 2004.

La más importante y de mayor alcance es el *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP).

En este Código se estipula, entre otras cosas, que los Gobiernos deberán realizar evaluaciones de riesgos a fin de determinar el grado de amenaza para la protección en sus puertos, y que tanto los buques como los puertos deberán nombrar, a estos efectos, oficiales de protección y que deberán elaborarse planes oficiales de protección que los Gobiernos deberán aprobar.

La OMI ha adoptado otros instrumentos sobre la protección marítima, incluidas recomendaciones sobre medidas de protección para los buques de pasaje de transbordo rodado dedicados a viajes internacionales de duración igual o inferior a 24 h, y sobre medidas de protección para los puertos; directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, y directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.

## **Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques**

El problema del aumento de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques se puso de relieve por primera vez en la OMI a principios del decenio de 1980. A finales del decenio de 1990, la OMI inició un proyecto antipiratería con el objeto de

fomentar la concertación de acuerdos regionales para la implantación de medidas de lucha contra la piratería. El Acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia (RECAAP), concertado en noviembre de 2004 por 16 países de Asia y que cuenta con el Centro de intercambio de información (ISC) para facilitar el intercambio de información relativa a la piratería, constituye un buen ejemplo de cooperación regional eficaz que la OMI quiere reproducir en otros lugares.

En la actualidad se ha producido un deterioro de la situación de la protección marítima frente a la costa de Somalia y el golfo de Adén (así como en el golfo de Guinea), que son zonas en las que el azote de la piratería es crítico.

Las orientaciones para los Gobiernos y los propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques se publicaron por primera vez en el decenio de 1990 y han sido objeto de actualizaciones y revisiones. Más recientemente se han publicado orientaciones sobre piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia. La OMI también ha elaborado y publicado orientaciones provisionales para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo de los buques en la zona de alto riesgo, orientaciones para los Estados de abanderamiento sobre

las medidas para prevenir y mitigar los actos de piratería con base en Somalia, y orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo de los buques en la zona de alto riesgo.

En 2009, los Estados de la región adoptaron en Djibouti un acuerdo regional importante en una reunión de alto nivel organizada por la OMI. El *Código de conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén* (Código de conducta de Djibouti) reconoce el alcance del problema de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en la región, y sus signatarios declaran su intención de cooperar en la mayor medida posible, y de conformidad con el derecho internacional, en la represión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

Una dependencia para la implantación del proyecto se ha esforzado en elaborar un plan de implantación detallado, financiado principalmente mediante el Fondo fiduciario de la OMI para el Código de conducta de Djibouti, en cooperación con 20 Estados signatarios del Código de conducta de Djibouti. Los signatarios del Código de conducta de Djibouti se comprometen a cooperar en una serie de actividades, entre ellas:

- la investigación, detención y enjuiciamiento de las personas

bajo sospecha razonable de haber cometido actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, incluyendo las personas que inciten o faciliten intencionadamente dichos actos;

- la interceptación y la captura de los buques sospechosos y de los bienes a bordo de dichos buques;
- el rescate de buques, personas y bienes objeto de actos de piratería y robos a mano armada y la facilitación de los cuidados, el tratamiento y la repatriación adecuados a la gente de mar, pescadores y otro personal de a bordo, así como al pasaje que haya sido víctima de dichos actos, particularmente en los casos en que hayan sido sometidos a actos violentos; y
- la realización de operaciones compartidas, tanto entre Estados signatarios como con las marinas de guerra de países de fuera de la región, tales como la designación

de funcionarios de los cuerpos de seguridad u otras autoridades para embarcar en los buques o aviones de patrulla de otro signatario.

El Código de Djibouti alienta el intercambio de información conexas, y se ha creado una red regional que cuenta con tres centros de intercambio de información en Saná, Mombasa y Dar es Salaam.

Asimismo, los signatarios del Código se comprometen a revisar sus respectivas legislaciones nacionales con vistas a garantizar que se dispone de leyes que tipifiquen como delito los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, y de disposiciones adecuadas para el ejercicio de la jurisdicción, la realización de investigaciones y el enjuiciamiento de los presuntos delincuentes.

Todos los signatarios participan en un programa habitual de formación regional constituido por la OMI y coordinado a través del Centro de formación regional de Djibouti.



# PREVENIR LA CONTAMINACIÓN ... FACILITAR LA INDEMNIZACIÓN

**S**i bien el *Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos 1954*, (OILPOL 1954) se actualizó en 1962, el naufragio del *Torrey Canyon* en 1967 dio lugar a que se crearan nuevos convenios y otros instrumentos, incluidas nuevas enmiendas al Convenio de 1954 que se adoptaron en 1969.

El *Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969*, otorgó a los Estados ribereños el derecho a intervenir en caso de sucesos sobrevenidos en alta mar que puedan dar lugar a contaminación por hidrocarburos, y entró en vigor en 1975. El *Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por*

*hidrocarburos, 1969*, y el *Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971*, (FONDO 1971) establecieron conjuntamente un régimen para indemnizar a las víctimas de la contaminación ocasionada por hidrocarburos procedente de los buques.

En 1971 se modificó nuevamente el *Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954* (OILPOL 1954). No obstante, pronto se consideró que se requería un instrumento totalmente nuevo. En 1973, la OMI convocó una importante conferencia para examinar en su totalidad el problema de la contaminación del mar procedente de los buques. Como resultado, se adoptó el primer convenio exhaustivo para combatir la contaminación concertado hasta la fecha: el *Convenio internacional*



*para prevenir la contaminación por los buques* (Convenio MARPOL).

En 1978, la OMI organizó la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, que adoptó un protocolo relativo al Convenio MARPOL de 1973 que introdujo medidas adicionales, incluidas las prescripciones para ciertas técnicas operacionales y una serie de prescripciones modificadas relativas a la construcción. En efecto, el Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL de 1973 incorpora las modificaciones al convenio original. A este instrumento combinado se le conoce comúnmente como MARPOL 73/78 y entró en vigor en octubre de 1983. Desde entonces, el Convenio ha sido objeto de enmiendas en varias ocasiones.

El Convenio MARPOL no sólo se ocupa de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, sino que abarca, además, otras formas de contaminación, como la originada por productos químicos y otras sustancias perjudiciales, las basuras, las aguas sucias y, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo VI adoptado en 1997, la contaminación atmosférica y las emisiones procedentes de los buques. En 2008 se adoptó y en 2010 entró en vigor el Anexo VI revisado, gracias al cual se produjo una reducción progresiva de las emisiones de óxido de azufre (SO<sub>x</sub>) procedentes de los buques y una reducción adicional de las emisiones de óxido de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) procedentes de los motores marinos. Las enmiendas adoptadas en

2011 establecen medidas de carácter obligatorio para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional, haciendo que el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) adquiera carácter obligatorio para buques de nueva construcción y que el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) sea un requisito para todos los buques. Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2013.

La OMI también está en proceso de debatir medidas de mercado, que, una vez adoptadas, complementarían el sistema reglamentario de alcance mundial para limitar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las operaciones del transporte marítimo y así contribuir a la desaceleración del cambio climático.

En 1990 la OMI adoptó el *Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos* (Convenio de Cooperación), cuyo propósito es mejorar la capacidad de las naciones para hacer frente a una emergencia repentina. Este Convenio entró en vigor en mayo de 1995. En 2000 se adoptó un protocolo conexo sobre las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Protocolo de Cooperación SNPP), que entró en vigor en 2007.

En 1996 la OMI adoptó el *Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias*

*nocivas y potencialmente peligrosas* (Convenio SNP), que establece un sistema de dos estratos para facilitar indemnización hasta un total de 250 millones de libras esterlinas, y abarca no sólo los aspectos de contaminación sino también riesgos tales como incendios y explosiones. En 2010 se adoptó un protocolo para actualizar el Convenio de 1996.

La OMI ejerce funciones de Secretaría con respecto al *Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972* (Convenio de Londres), que entró en vigor en 1975. El Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres que entró en vigor en 2006, en su momento reemplazará al Convenio de Londres 1972. El Protocolo de 1996 prohíbe el vertimiento de desechos en el mar, con la excepción de ciertos materiales incluidos en una lista aprobada.

La OMI adoptó el *Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques en 2001* (Convenio AFS). El Convenio prohíbe el empleo de organoestaños perjudiciales en las pinturas antiincrustantes para buques, y establecerá un mecanismo para evitar un posible uso futuro de otras sustancias perjudiciales en sistemas antiincrustantes. Entró en vigor en 2008.

En 2004 se adoptó el *Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques* con el propósito de evitar los efectos potencialmente devastadores de la propagación de organismos acuáticos perjudiciales transportados en el agua de lastre de los buques.

En mayo de 2009 la OMI adoptó el *Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques*.



# SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO SOSTENIBLE



**DESARROLLO SOSTENIBLE:**  
LA CONTRIBUCIÓN DE LA OMI  
MÁS ALLÁ DE RÍO+20

**E**l transporte marítimo es la columna vertebral del comercio y la globalización mundiales. Durante todo el año, las 24 horas del día, los buques transportan cargas a todos los extremos del planeta. Se trata de una función que continuará aumentando con el incremento previsto del comercio mundial en los años venideros, cuando se prevé que millones de personas salgan de la pobreza gracias a un mayor acceso a materiales, bienes y productos básicos.

El mundo depende de un sector marítimo internacional seguro, protegido y eficiente, lo cual sólo puede lograrse en el marco normativo global concebido y amparado por la OMI. El régimen normativo creado por la Organización facilita un modelo a los países a fin de que desarrollen una infraestructura de transporte marítimo de un modo seguro, eficiente y ecológicamente racional.

En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro en 2012 y conocida como Río+20, se elaboró el documento titulado «El futuro que queremos», en el que se insta a la adopción de una amplia variedad de medidas y se pide a los Gobiernos que

se comprometan a trabajar en pos de una transición a una «economía verde», que gire en torno a tres dimensiones del desarrollo sostenible, a saber, la económica, la social y la ambiental, todas ellas de igual importancia.

La OMI ha elaborado un concepto de sistema de transporte marítimo sostenible, que incluye una serie de objetivos y medidas, con objeto de destacar la importancia del transporte marítimo, centrándose en:

- 1 cultura de la seguridad y liderazgo en cuestiones ambientales;
- 2 educación y formación relativas a las profesiones marítimas, y apoyo a la gente de mar;
- 3 eficiencia energética e interfaz buque-puerto;
- 4 suministro energético para los buques;
- 5 apoyo al tráfico marítimo y sistemas de asesoramiento;
- 6 protección marítima;
- 7 cooperación técnica;
- 8 nueva tecnología e innovación;
- 9 mecanismos de financiación, responsabilidad y seguros; y
- 10 gobernanza de los océanos.

# OTROS ASUNTOS

**E**n 1965 la OMI adoptó el *Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional* (FAL 1965). Los principales objetivos de este Convenio son prevenir demoras innecesarias en el tráfico marítimo, estimular la cooperación entre los diferentes Gobiernos y asegurar el más alto grado de uniformidad posible en las formalidades y procedimientos relativos a la llegada, permanencia y salida de buques en los puertos. El Convenio entró en vigor en 1967.

En 1971 la OMI, en asociación con el Organismo Internacional de Energía Atómica y la Agencia Europea de Energía Nuclear de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, convocó una conferencia en la que se adoptó el *Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971* (NUCLEARES 1971).

En 1974 la OMI adoptó el *Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar*, en virtud del cual se constituyó un régimen de responsabilidad para los daños sufridos por los pasajeros que viajan en buques de navegación marítima.

El problema general de la responsabilidad de los propietarios de buques se había tratado en un convenio adoptado en 1957. En 1976 la OMI adoptó un nuevo convenio, el *Convenio sobre limitación de la responsabilidad*

*nacida de reclamaciones de derecho marítimo*, que elevó los límites en un 300 % en algunos casos. Los límites se establecen para dos tipos de reclamaciones: las que se derivan de muerte o de lesiones corporales y las relacionadas con bienes, tales como los daños causados a buques, bienes u obras portuarias.

Durante la mayor parte del siglo pasado, las operaciones de salvamento marítimo se basaban en la fórmula «no se paga si no se salva». Aunque esta fórmula funcionaba en la mayoría de los casos, no tomaba en consideración la contaminación: un salvador que evitase daños importantes por contaminación pero que no salvase el buque ni la carga no podía pretender que se le indemnizase. Para solucionar este problema se adoptó el *Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989*, que entró en vigor en julio de 1996.

En 2007 la OMI adoptó el *Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio*, que sienta la base jurídica para que los Estados remuevan, o hagan remover, los restos de naufragio que puedan afectar adversamente la seguridad de la vida humana, las mercancías y los bienes en el mar, así como al medio marino.

# CÓDIGOS Y RECOMENDACIONES DE LA OMI

**A**demás de los convenios y otros instrumentos convencionales oficiales, la OMI ha adoptado varios centenares de recomendaciones relativas a una amplia gama de cuestiones.

Algunas de éstas tienen la forma de códigos, directrices o prácticas recomendadas sobre cuestiones importantes que no se consideran idóneas para su reglamentación mediante instrumentos convencionales oficiales. Si bien estas recomendaciones, tengan la forma de códigos o no, normalmente no son de obligado cumplimiento para los Gobiernos, les sirven de orientación en la formulación de reglamentos y prescripciones de carácter nacional. Algunos códigos han adquirido carácter obligatorio de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio SOLAS o el Convenio MARPOL.

Muchos Gobiernos aplican las disposiciones de esas recomendaciones incorporándolas, en su totalidad o en parte, en su legislación o reglamentos nacionales. Algunos códigos importantes han adquirido carácter obligatorio mediante la inclusión de las referencias pertinentes en un convenio.

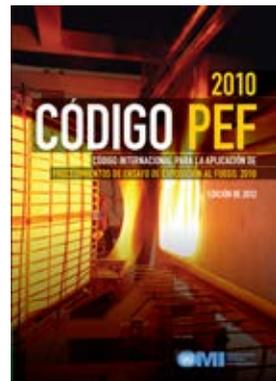
En determinados casos, las recomendaciones llegan a incluir

prescripciones adicionales que se han considerado útiles o necesarias a la luz de la experiencia adquirida o sirven para aclarar diversas cuestiones que surgen en relación con medidas concretas, garantizándose así la interpretación y aplicación uniformes de estas medidas en todos los países.

Entre los numerosos códigos y recomendaciones que se han adoptado a lo largo de los años se incluyen:

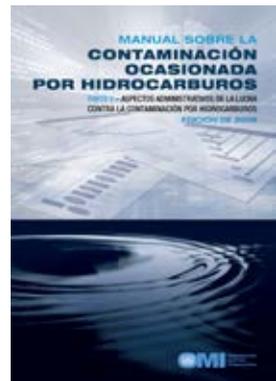
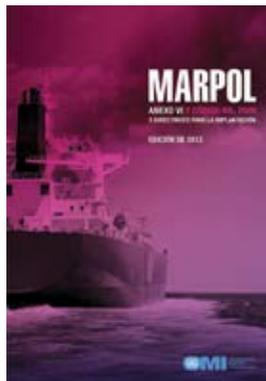
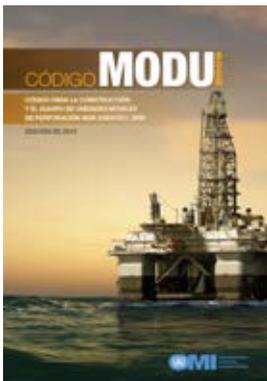
- el *Código marítimo internacional de mercancías peligrosas* (Código IMDG), adoptado por vez primera en 1965, que adquirió carácter obligatorio en virtud de las enmiendas al Convenio SOLAS adoptadas en 2002;
- el *Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel* (Código de Cargas a Granel, 1965); el *Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel* (Código IMSBC, 2008), obligatorio en virtud de las enmiendas al Convenio SOLAS adoptadas en 2008;
- el *Código Internacional de Señales* (Código CIS) (todas las funciones con respecto a este Código fueron asumidas por la Organización en 1965);

- el *Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel* (Código CGrQ, 1971);
- el *Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera* (1973);
- el *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros* (1974);
- el *Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel* (1975);
- el *Código de seguridad para naves de sustentación dinámica* (1977);
- el *Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro*, (Código MODU, 1979);
- el *Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques* (1981);
- el *Código de seguridad para buques mercantes nucleares* (1981);
- el *Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales* (1983);
- el *Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel* (Código CIG, 1983), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS;
- el *Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel* (Código CIQ, 1983), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS y del Convenio MARPOL;
- el *Código de seguridad para sistemas de buceo* (1983);
- el *Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel* (Código Internacional para el Transporte de Grano, 1991), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS;



- el *Código Internacional de Gestión de la Seguridad* (Código IGS, 1993), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS;
- el *Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad* (Código NGV, 1994 y 2000), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS;
- el *Código internacional de dispositivos de salvamento* (Código IDS, 1996), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS;
- el *Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego* (Código PEF, 1996), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS; y
- el *Código técnico relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos* (Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 1997), obligatorio en virtud del Convenio MARPOL.

Otras importantes recomendaciones adoptadas tratan de asuntos tales como los dispositivos de separación del tráfico (que separan el tráfico de buques que circulan en direcciones opuestas, creando así una zona central de circulación prohibida); la adopción de manuales técnicos como el *Manual de frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas* (SMCP), el *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento* (Manuales IAMSAR) (en colaboración con la Organización de Aviación Civil Internacional) y el *Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos*; la formación de tripulaciones; las normas de funcionamiento del equipo instalado a bordo; y muchas otras recomendaciones sobre asuntos varios. Asimismo se han estipulado directrices para ayudar a implantar determinados convenios e instrumentos.



# ASISTENCIA TÉCNICA

El objetivo del programa de asistencia técnica de la OMI es ayudar a los países en desarrollo a ratificar los convenios de la Organización y a alcanzar los niveles dispuestos en convenios marítimos internacionales tales como el Convenio SOLAS y el Convenio MARPOL. Como parte de este programa, la OMI contrata a cierto número de asesores y consultores para asesorar a los Gobiernos y cada año interviene, como organizadora o participante, en numerosos seminarios, cursillos y otras actividades para asistir en la implantación de las medidas de la Organización. Algunas actividades tienen lugar en la sede de la OMI, muchas otras en los propios países en desarrollo.

En 1977, tras reconocer la importancia de implantar los instrumentos adoptados, la OMI dio los pasos necesarios para institucionalizar su Comité de cooperación técnica, siendo así el primer organismo de las Naciones Unidas en hacerlo.

La OMI ha establecido una presencia modesta en determinadas regiones en desarrollo, facilitando así la aportación de la OMI a las políticas de desarrollo nacionales y regionales y participando activamente sobre el terreno en el desarrollo, puesta en práctica y coordinación de la ejecución de su Programa integrado de cooperación técnica (PICT). En la actualidad, la OMI cuenta con un asesor marítimo regional para el Caribe con base en Puerto

España (Trinidad y Tabago), y cuatro coordinadores regionales con base en Abidján (Côte d'Ivoire) para África occidental y central (francófono), Accra (Ghana) para África occidental y central (anglófono), Nairobi (Kenya) para África oriental y meridional, y Manila (Filipinas) para Asia oriental.

Un elemento clave del programa de asistencia técnica es la formación. Las medidas de la OMI sólo pueden llevarse a la práctica eficazmente si las personas responsables han recibido la debida instrucción, razón por la cual la OMI ha contribuido a crear o mejorar las academias de formación marítima en muchos países de todo el mundo. Algunas de éstas atienden exclusivamente las necesidades nacionales, en tanto que otras se han creado para ocuparse de las necesidades de una región, criterio muy útil cuando la demanda de personal adiestrado en los países no es suficiente para justificar las considerables inversiones económicas que se requieren a fin de establecer instituciones de esa naturaleza. La OMI ha elaborado una serie de cursos modelo para los centros de formación.

Si bien la OMI facilita apoyo técnico para tales proyectos, la financiación procede de diversas fuentes, como los fondos fiduciarios de donantes múltiples, los acuerdos financieros suscritos por la OMI y las organizaciones donantes, así como mediante acuerdos de asociación con varios países. Asimismo,

diversos países aportan generosas contribuciones en especie, por ejemplo, proporcionando medios de acogida para la celebración de cursillos y brindando oportunidades de formación para cadetes y otro personal procedente de países en desarrollo. De esta manera, la OMI ha conseguido establecer con éxito un programa de becas que, a lo largo de los años, ha ayudado a la formación de miles de personas.

De todos los proyectos de asistencia técnica de la OMI el más ambicioso es la Universidad Marítima Mundial, en Malmö (Suecia), que se inauguró en 1983. Su objetivo es proporcionar medios de formación de alto nivel para el personal de países en desarrollo que ya ha alcanzado un nivel relativamente alto en sus propios países pero que se beneficiaría de una formación superior intensiva. La Universidad tiene capacidad para impartir formación a unas 200 personas al mismo tiempo, en cursos de uno o dos años de duración.

La OMI también fundó el Instituto de Derecho Marítimo Internacional,

en Malta, para ayudar a garantizar la disponibilidad de suficientes expertos en derecho marítimo con los conocimientos y habilidades necesarios con miras a facilitar la implantación y el cumplimiento del derecho marítimo internacional, particularmente el vasto conjunto de normas y reglamentos elaborados bajo los auspicios de la OMI, especialmente en países en desarrollo.

Desde el 2006 existe una vinculación entre el PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) de las Naciones Unidas con el objeto de garantizar que se otorga mayor prioridad a las actividades del PICT que contribuyen al logro de los ODM, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los PMA y los PEID, así como las necesidades especiales de África en el ámbito del transporte marítimo.

La OMI está prestando más atención a la cuestión del desarrollo sostenible. Este interés se pone de manifiesto mediante el apoyo prestado a las iniciativas nuevas que promueven el desarrollo marítimo sostenible.



# PLAN DE AUDITORÍAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA OMI

La OMI avanza hacia la adopción de un plan de auditorías obligatorio tras la introducción eficaz del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, adoptado en 2005. El Plan de auditorías tiene por objeto proporcionar a los Estados Miembros una evaluación amplia y objetiva de la eficacia con que administran e implantan los instrumentos obligatorios de la OMI incluidos en el Plan.

Se espera que el Plan de auditorías brinde múltiples beneficios tales como identificar los casos donde serán más efectivas las actividades de creación de capacidad (por ejemplo, la provisión de asistencia técnica a Estados Miembros por parte de la OMI). Los propios Estados Miembros reciben información valiosa que les ayuda a mejorar su capacidad para implantar los instrumentos que sean del caso y se facilitan a todos los Estados Miembros las conclusiones genéricas extraídas de las auditorías con el objetivo de que se compartan ampliamente los beneficios. Las primeras auditorías en el marco de este Plan voluntario se llevaron a cabo en 2006.

A fin de conferir carácter obligatorio al Plan, se espera que la Asamblea de la OMI de 2013 adopte el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), que fija las normas de auditoría y tiene por objeto determinar hasta qué punto los

Gobiernos Contratantes dan plena y total efectividad a las disposiciones de los tratados internacionales clave de la OMI. Posteriormente se enmendarán los instrumentos pertinentes del tratado para conferir carácter obligatorio al Código III, de conformidad con lo dispuesto en los mismos, de manera que incluya el *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (Convenio SOLAS), el *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973* (Convenio MARPOL), el *Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966*, (Convenio de Líneas de Carga 1966) y su Protocolo de 1988, el *Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969* (Convenio de Arqueo 1969), el *Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972*, en su forma enmendada (Reglamento de Abordajes 1972), el *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978*, en su forma enmendada (Convenio de Formación).



# OMI – CÓMO FUNCIONA

La OMI desarrolla sus funciones a través de diversos comités y subcomités especializados. Cada uno de estos órganos está integrado por representantes de los Estados Miembros.



Se han establecido también acuerdos oficiales de cooperación con más de 60 organizaciones intergubernamentales y se ha concedido carácter consultivo a más de 70 organizaciones internacionales no gubernamentales a fin de que participen en la labor de los diversos órganos en calidad de observadoras. Estas organizaciones representan un amplio espectro de intereses marítimos, jurídicos y relativos al medio ambiente, y contribuyen a la labor de los diversos órganos y comités facilitando información, documentación y asesoramiento experto. Estas organizaciones no tienen, sin embargo, derecho de voto.

Normalmente son los comités o subcomités los que se encargan de la labor preliminar sobre un convenio. Posteriormente se elabora un proyecto de instrumento, el cual se remite a una conferencia a la que se invita a las delegaciones de todos los Estados del sistema de las Naciones Unidas, incluidos los Estados que puede que

no sean Miembros de la OMI. La conferencia adopta un texto definitivo, el cual se remite a los Gobiernos para su ratificación.

El instrumento así adoptado entra en vigor una vez que se ha cumplido lo estipulado en determinadas prescripciones, que siempre incluyen la ratificación por un número específico de países. De forma general, cuanto más importante es el convenio, más rigurosas son las prescripciones relativas a su entrada en vigor. La implantación de las prescripciones de un convenio tiene carácter obligatorio para los países que son Parte en el mismo. Algunos códigos adquieren carácter obligatorio en virtud de uno o varios convenios internacionales, mientras que otros códigos y recomendaciones adoptados por la Asamblea de la OMI no son obligatorios para los Gobiernos; no obstante, su contenido puede ser igualmente importante y, en muchos casos, son implantados por los Gobiernos por medio de su legislación nacional.

## CÓMO ADQUIRIR PUBLICACIONES DE LA OMI

Para obtener el texto de los convenios y otros instrumentos de la OMI, así como publicaciones sobre otros temas y publicaciones electrónicas, póngase en contacto con el

**Servicio de Publicaciones de la OMI,  
4 Albert Embankment,  
London SE1 7SR, Reino Unido**

Sírvase solicitar un catálogo actualizado, o visite el sitio de la OMI en la Red: [www.imo.org](http://www.imo.org), donde también podrá utilizar la librería en línea.

# ESTADOS MIEMBROS DE LA OMI

(A OCTUBRE DE 2013)

Albania, Alemania, Angola, Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Azerbaiyán, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Belice, Benin, Bolivia (Estado Plurinacional de), Bosnia y Herzegovina, Brasil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Cabo Verde, Camboya, Camerún, Canadá, Chile, China, Chipre, Colombia, Comoras, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croacia, Cuba, Dinamarca, Djibouti, Dominica, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Estonia, Etiopía, ex República Yugoslava de Macedonia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Georgia, Ghana, Granada, Grecia, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Guyana, Haití, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Iraq, Irlanda, Islandia, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Jordania, Kazajstán, Kenya, Kiribati, Kuwait, Letonia, Líbano, Liberia, Libia, Lituania, Luxemburgo, Madagascar, Malasia, Malawi, Maldivas, Malta, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Mónaco, Mongolia, Montenegro, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Pakistán, Palau, Panamá, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República de Moldova, República Dominicana, República Popular Democrática de Corea, República Unida de Tanzania, Rumania, Saint Kitts y Nevis, Samoa, San Marino, Santa Lucía, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Serbia (República de), Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Somalia, Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Suecia, Suiza, Suriname, Tailandia, Timor Leste, Togo, Tonga, Trinidad y Tabago, Túnez, Turkmenistán, Turquía, Tuvalu, Ucrania, Uganda, Uruguay, Vanuatu, Venezuela (República Bolivariana de), Viet Nam, Yemen y Zimbabwe.

## MIEMBROS ASOCIADOS

Hong Kong (China), Islas Feroe, Macao (China).





4 Albert Embankment  
London SE1 7SR  
United Kingdom

Tel +44 (0)20 7735 7611  
Fax +44 (0)20 7587 3210  
Email [info@imo.org](mailto:info@imo.org)

**[www.imo.org](http://www.imo.org)**

N096E