

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**  
**FACULTAD DE DERECHO**

**ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA**  
**INTERGUBERNAMENTAL**

**O. C. M. I.**

**TESIS**  
**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE**  
**LICENCIADO EN DERECHO**  
**P R E S E N T A**

**ARMANDO GARCIA TORRES**

**MEXICO, D. F.**

**1973**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**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 esta 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.

ORGANIZACION CONSULTIVA

MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL

(O.C.M.I.)

A MIS PADRES:

José I. Mercado García

Aurora Torres de M.

Con cariño y gratitud eterna.

POR SU APOYO MORAL  
A MIS HERMANOS:

J. Magdalena  
Alfonso y  
José Luis.

CON ESTIMACION:

a mis Tios.

CON CARINO

a Graciela.

A la abogada

LUPITA BELLO DE BARRERA

Con profundo agradecimiento por  
la dirección del presente trabajo.

Al Sr. JESUS GARCIA Y DE LOS RIOS.

Mi admiración y respeto en re-  
conocimiento por su valiosa ayu-  
da brindada.

# INDICE

## CAPITULO I

QUE ES LA O.C.M.I. . . . . .	Pag. 1
SU SITUACION DENTRO DE LAS NACIONES UNIDAS . . . . .	6
FINALIDADES. . . . .	25
REQUISITOS. . . . .	29

## CAPITULO II

ESTRUCTURA DE LA O.C.M.I. . . . . .	33
LA ASAMBLEA. . . . .	35
LA SECRETARIA. . . . .	39
EL CONSEJO . . . . .	45
EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA. . . . .	49
LAS FINANZAS. . . . .	53

## CAPITULO III

### PRINCIPALES CONVENCIONES INTERNACIONALES

DE LA O.C.M.I. . . . . .	58
CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR . . . . .	60
DEFINICIONES. . . . .	65
CONSTRUCCION DE BUQUES. . . . .	66
DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO. . . . .	70



RADIO-TELEFONIA. . . . .	72
SEGURIDAD EN LA NAVEGACION. . . . .	75
REGLAMENTACION SOBRE TRANSPORTE DE GRANO. . . . .	77
CONFERENCIA INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DE MAR POR HIDROCARBUROS. . . . .	82
DEFINICIONES. . . . .	84
SU FIRMA. . . . .	87
ACUERDOS TOMADOS . . . . .	88
CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE FACILITACION DE VIAJES Y TRANSPORTES MARITIMOS. . . . .	90
VALIDEZ . . . . .	93
DEFINICIONES. . . . .	94
RECOMENDACIONES. . . . .	96
SU FIRMA . . . . .	98
CONCLUSIONES. . . . .	101
BIBLIOGRAFIA. . . . .	104

## CAPITULO I.

### A).- LA O.C.M.I.

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, (O.C.M.I.), es una de las diversas organizaciones del sistema de organismos especializados de las Naciones Unidas que participan en el programa para el desarrollo de las Naciones (P.N.U.D.), se encarga de las actividades de cooperación técnica en los países en desarrrollo dentro de su esfera de actividades. En consecuencia, y a título de información, es necesario explicar la forma en que funciona la P.N.U.D., como organismo superior de la O.C.M.I.

El programa de las Naciones Unidas para el desarrollo, es el instrumento principal que utiliza el sistema de las Naciones Unidas para satisfacer las necesidades del mundo en desarrollo. El P.N.U.D., presta ayuda a los proyectos tanto a gran escala como en pequeñas cuantías; Así como la O.C.M.I., proporciona ayuda en estudios y asesoramiento. (1).

Las actividades de la O.C.M.I., están financiadas con las contribuciones de los países miembros de las Naciones Unidas en general y de los propios Miembros mismos que se uoceden en conferencia de prog

(1) Las Naciones Unidas al Alcance de todos.  
Oficina de Información Pública de la O.N.U.  
Pag. 124, 208 y 246.  
New York, 1960.

mesas de contribución. Estas contribuciones proceden tanto de países desarrollados como de países en desarrollo. Los fondos que se facilitan se asignan posteriormente, mediante su comité de finanzas a proyectos y programas, con autorización del Consejo de Administración que decide en cuestión basándose en las solicitudes de los países en desarrollo recomendadas por el Administrador. El Consejo que se reúne dos veces al año, está compuesto por representantes de países desarrollados y países en desarrollo elegidos por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas.

Los proyectos presentados para recibir ayuda de la O.C.M.I. son resultado de la iniciativa de los Gobiernos beneficiarios. A ellos corresponde preparar y presentar solicitudes de asistencia y, en gran medida, determinan el tipo y alcance de los servicios necesarios para satisfacer las necesidades concretas del desarrollo de cada país. No obstante, los Gobiernos tienen la obligación de demostrar que los proyectos que reciben ayuda tendrán efectos directos sobre el desarrollo económico y social de sus países respectivos.

El objetivo fundamental es ayudar a los países a resolver tanto sus problemas marítimos como descubrir recursos no explotados, y más especialmente hacer productivos sus recursos naturales y humanos deficientemente aprovechados, convirtiendo así cada mejora económica y social en un apoyo para llegar a un mayor progreso. Los elementos fundamentales de este proceso son efectos de la asistencia técnica y de asesoramiento a los proyectos que proporcionen sistemas de desarrollo y de solución a los diferentes problemas presentados --

y que casi invariablemente necesitan de la atracción de capital para su desarrollo.

Dentro de su propia esfera de actividades los organismos especializados aportan a los problemas del desarrollo un acervo de experiencia y conocimientos técnicos basados en la pericia de hombres y mujeres contratados en todo el mundo. Esa amplia riqueza es utilizada por los organismos con objeto de asegurar el éxito en la ejecución de los proyectos que caen dentro de su responsabilidad.

La O.C.M.I., es un Organismo especializado de las Naciones Unidas que se dedica exclusivamente a los asuntos Marítimos. Entre sus Miembros se encuentran no solo las grandes Naciones Naviernas, sino también las pequeñas, no solo las que proporcionan servicios de Navegación Marítima sino también las que los utilizan, no solo los países desarrollados sino también los que están en vía de desarrollo. El interés de la O.C.M.I., se encuentra centrado específicamente en los aspectos internacionales de la navegación marítima; esfera de enorme importancia, ya que una gran parte del transporte de mercancías y pasajeros de todo el mundo se efectúa a través de buques.

Los organismos al facilitar la asistencia para lograr los cometidos descritos, utilizan para ello los dos principales componentes, el sector de asistencia técnica y el sector de fondo especial para asesoramiento; como ejemplos de tipos de proyectos ejecutados tenemos los siguientes:

Institutos de Investigación aplicada para aportar tecnología moderna a las necesidades marítimas.

Encuestas y Estudios de Factibilidad sobre recursos naturales marinos.

Centros de Educación avanzada y de capacitación en la utilización de recursos nacionales o regionales.

Servicios de asesores y consultores y en casos especiales servicios de expertos para puestos de operación.

Becas de ampliación de estudios para proporcionar educación avanzada y experiencia de trabajo a nacionales de países en desarrollo.

Convocación de Seminarios para intercambio de ideas, información y planes de conocimientos marítimos entre expertos procedentes de muchas áreas etc.

Las responsabilidades de la O.C.M.I., en la esfera marítima son muy amplias, se refieren a buques, navegación, cargamentos y diversos aspectos de la legislación marina.

El Comité de Seguridad Marítima, principal órgano técnico de la O.C.M.I., coordina el trabajo de numerosos organismos subsidiarios. Su esfera de actividades abarca las ayudas a la navegación, la construcción y el armamento de buques, la tripulación, desde el punto de vista de la seguridad del buques, normas sobre prevención de abordajes en el mar, manejo de cargas peligrosas, procedimientos y necesidades de la Seguridad

Institutos de Investigación aplicada para aportar tecnología moderna a las necesidades marítimas.

Encuestas y Estudios de Factibilidad sobre recursos naturales marinos.

Centros de Educación avanzada y de capacitación en la utilización de recursos nacionales o regionales.

Servicios de asesores y consultores y en casos especiales servicios de expertos para puestos de operación.

Becas de ampliación de estudios para proporcionar educación avanzada y experiencia de trabajo a nacionales de países en desarrollo.

Convocación de Seminarios para intercambio de ideas, información y planes de conocimientos marítimos entre expertos procedentes de muchas áreas etc.

Las responsabilidades de la O.C.M.I., en la esfera marítima son muy amplias, se refieren a buques, navegación, cargamentos y diversos aspectos de la legislación marina.

El Comité de Seguridad Marítima, principal órgano técnico de la O.C.M.I., coordina el trabajo de numerosos organismos subsidiarios. Su esfera de actividades abarca las ayudas a la navegación, la construcción y el armamento de buques, la tripulación, desde el punto de vista de la seguridad del buques, normas sobre prevención de abordajes en el mar, manejo de cargas peligrosas, procedimientos y necesidades de la Seguridad

Marítima, y cualquier otras cuestiones relacionadas con la seguridad en el mar.

Existe el Comité Jurídico Órgano Permanente, creado por el consejo para tratar todas las cuestiones jurídicas dentro de la esfera de la Organización.

Las esferas de responsabilidad sustantiva de la O.C.M.I., para la tramitación de solicitudes de expertos y de becas de ampliación de estudios reflejan sus responsabilidades en los terrenos técnico y legislativo. Las Actividades de cooperación se ampliarán a medida que se amplien el alcance de las responsabilidades sustantivas de la Organización.

Uno de los temas principales materia de estudio son los siguientes:

Leyes y Reglamentos aplicables a buques y la Navegación, seguridad de la navegación, diseño de buques, aspectos técnicos de la construcción de buques, transporte de mercancías por mar administración del buque, puertos, contaminación del mar por los buques, etc.

Esto es en grandes detalles la síntesis de lo que es la O.C.

M.I.

- (2) O.C.M.I. Que es y como funciona  
Oficina de Información de la O.N.U.,  
New York 1968.

## B.- SITUACION DE LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL DENTRO DE LAS NACIONES UNIDAS.

La ubicación de la O.C.M.I., dentro de la O.N.U., podemos adelantar que se encuentra en uno de los órganos de los cuales consta la O.N.U., llamados organismos especializados.

Para su mayor comprensión trataré de describir brevemente y en forma esquemática la estructura de la O.N.U.

La Carta de las Naciones Unidas en su artículo 7o., señala que los órganos principales de ésta serán:

- 1.- La Asamblea General
- 2.- El Consejo de Seguridad.
- 3.- La Secretaría General.
- 4.- El Consejo Económico y Social.
- 5.- Los Organismos Especializados.
- 6.- Las Organizaciones no Gubernamentales.
- 7.- La Corte Internacional de Justicia, y
- 8.- El Consejo de Administración Fiduciario y el Sistema de Territorios Fideicomitidos.

Se consideró en el momento en que nacía las Naciones Unidas que los anteriores órganos serían la clave para llevar a cabo las principales metas y propósitos que se perseguía, como son las contenidas en el preámbulo y en el artículo 1o; de la Carta, o sea mantener la paz y seguridad entre las Naciones, basadas en el -



principio de Igualdad soberana de todos sus Miembros, fomentar - relaciones de amistad entre todas las Naciones, basadas en el repe to mutuo y libre determinación de los pueblos.

Se menciona como fin subsidiario a la preservación de la - paz el de "Lograr por medios pacíficos y de conformidad de los - principios de la Justicia y del Derechos Internacional el ajuste o - arreglo de controversias, cumplir de buena fé las obligaciones con traidas por ellos de conformidad con esta carta; abstenerse de re- currir a la amenaza o uso de la fuerza contra la integridad territo- rial o la Independencia Política de cualquier Estado, proporcionar toda clase de ayuda en cualquier acción que se ejerza de conformi- dad con lo estipulado en estos principios.

Como podemos observar teóricamente, se encuentran en es- tos principios diversas ideas, resultados de intereses particulares pero todos con la intención de como ya especificamos preservar la Paz y Seguridad Mundial. Explicaré brevemente las funciones de cada uno de los órganos enunciados.

#### 10.- LA ASAMBLEA GENERAL.

La Asamblea es un órgano de naturaleza democrática, pues están representando en ella todos los Estados, se reúne una vez al año- eligiendo un Presidente y 13 Vicepresidentes.

Para las decisiones que se toman en esa Asamblea el Artí- culo 18 de la Carta señala, que las determinaciones importantes-

se tomarán por el voto de la mayoría de las dos terceras partes de los Miembros presentes y votantes, o sea no cuentan los votos de los Estados que se abstengan o que estén ausentes. Para las determinaciones no importantes basta la simple mayoría.

Debe mencionarse que en la actualidad prácticamente la votación se hace por bloques de países, por ejemplo; el bloque Latinoamericano, el Árabe, el Soviético. Eagleton opina que se aspire a otro sistema de votación que sea más justo y liberal, diferente al unitario, pero no propone una fórmula satisfactoria.

El Artículo 10 se refiere a las funciones de la Asamblea, - concediéndole a esta un campo muy amplio de funciones; sin embargo esta se ha ido apropiando más, pero sus facultades legales solo son de recomendación careciendo de autoridad sobre sus Miembros.

La realidad actual, es la de un foro pública que forma y - orienta la opinión universal. Ejerce también supervisión sobre los otros órganos, como el Consejo Económico y Social, el Consejo de Administración Fiduciaria, la Corte Internacional de Justicia, la - Secretaría General etc.

Vemos así que en su función puede considerar cualquier asunto o conflicto que tenga relevancia internacional, y discuten públicamente; y aunque sus relaciones no son legalmente obligatorias pesa sobre la conciencia universal, en varias ocasiones determinan a las Naciones a observar ciertas líneas de contacto.

Aunque los creadores de la Carta, sin proponerselo, la Asamblea se convirtió en el órgano más importante de las Naciones - -

Unidas. El resultado de sus deliberaciones se trasmite a los Gobiernos que por lo general estos no se preocupan de responder a esas materias.

Tiene además otras funciones de carácter administrativo -- que se encuentran en diferentes reglamentos de la Carta; como la de escoger Miembros del Consejo Económico y Social, a los Miembros no Permanentes de Seguridad; a los Jueces de la Corte Internacional. Le corresponde también la aprobación del presupuesto -- de la Organización, junto con el Consejo de Seguridad, nombrar al Secretario General, así como crear los órganos subsidiarios que -- estime necesarios.

En resumen podemos decir que en los años de su funcionamiento la Asamblea ha logrado bastantes adelantos positivos y nos muestra una apreciable madurez y que se ha ido creando una modalidad a la cual han llamado Diplomacia Parlamentaria, gracias a la cual ha permitido la relación a muchos programas de conservación de la paz y sorprendente área de entendimiento general en muchas cuestiones.

## 2o.- CONSEJO DE SEGURIDAD.

El consejo de Seguridad está integrado por los representantes de once Estados Miembros, según lo establece el Artículo 23, -- de la Carta, cinco serán Miembros Permanentes, estos eran China Francia, Gran Bretaña, Los Estados Unidos y la U.R.S.S., los --

otros seis Miembros no Permanentes, los elige la Asamblea General mediante el voto de las dos terceras partes y tienen una vigencia de dos años, renovándose a razón de tres Miembros por año.

El Consejo de Seguridad funciona con tres Comités Permanentes y dos Semipermanentes; los primeros son:

El Estado Mayor Militar, el de Expertos y el de Admisión de nuevos Miembros los dos Comités Semipermanentes son: La Comisión de Energía Atómica y la Comisión de Armamentos convencionales, además el Consejo puede crear los Comités de AD Hoc que estime necesarios.

La votación en Consejo de Seguridad se efectúa siguiendo el sistema adoptado en Yalta, que representa un intento más para resolver el problema de toda Organización Internacional con Miembros dispares, o sea siguiendo el procedimiento denominado la "Mayoría Calificada".

Se le otorgó al Consejo la exclusividad en el campo de la ampliación de medidas y en caso de agresión y quebrantamiento a la paz, o sea se le asignó nada menos que el papel de guardián de la paz, con un gran número de facultades eminentemente ejecutivas. Pero como estas facultades solo pueden utilizarlas en caso de emergencias especiales que no se presentan frecuentemente, se ha visto disminuida su importancia, sin embargo no quiere decir que se propugne por su desaparición o por su transformación, por el contrario la sola presencia de un cuerpo compacto que pueda responder instantáneamente y de una manera enérgica, no deja de ser garan-

lfa contra agresores o intentos desmedidos de los Estados. Existen también otras funciones importantes organizadas al Consejo - aunque suelen ser olvidadas por la atención que se les brinda a las tareas más importantes de eliminar agresiones, como son las atribuciones que se refieren al arreglo pacífico de controversias, otorgadas a este órgano en el Capítulo VI de la Carta, no ceden frente a las tareas de suprimir la agresión pues al final puede una controversia deteriorarse y desembocar en un conflicto serio si no se elimina a tiempo; o sea la función preventiva, es tan importante o más importante como la represiva. En esta misión de pacificador, el Consejo ha utilizado varias técnicas una de ellas la "Interposición" para casos de treguas, la "Conciliación" como la creación del Comité de buenos oficios, la "Investigación", la "Recomendación" o el llamamiento. Otra función más es la recomendación que hace a la Asamblea General, para nombrar Secretario General, según lo establece el Artículo 97, la elección de nuevos Miembros, la elección de nuevos Jueces de la Corte Internacional, la regularización de armamentos y el posible desarme, las debilidades reglamentarias del Consejo la han llevado a una disminución del papel que se le asignó originalmente al redactar la Carta, y ha sido la Asamblea el órgano que ha ido apropiándose de las funciones de este, afortunadamente con resultados bastantes satisfactorios.

30. - LA SECRETARIA GENERAL.

La secretaría General está representada por un funcionario

que se le ha otorgado alta importancia o sea el Secretario General, al grado que numerosos autores identifican la Secretaría General con el Secretario General, este es elegido por el Consejo y la Asamblea según lo decreta el Artículo 97 de la Carta.

Tiene la importante misión de ser el eje administrativo de toda Organización y a la vez de actuar como intermediario político entre los Estados en controversia. En el desempeño de la primera función el Secretario tiene la responsabilidad de formar un cuerpo de funcionarios capaces y leales para preparar los programas de trabajo de los diferentes órganos de las Naciones Unidas, así como la vigilancia en la ejecución de las decisiones que hayan tomado los Organismos y Organos. También coordinan las relaciones entre los órganos y a veces entre los Estados y los Organos.

En su función de moderador político, el Secretario se ve consultado con frecuencia por los Gobiernos de los Estados Miembros resultando su opinión determinante en muchas ocasiones. De su capacidad, discreción y empeño de su talento para actuar en las crisis políticas internacionales, debiendo gran parte al éxito de la Organización y el respeto que la opinión pública tenga hacia las Naciones Unidas.

Sin embargo aún cuenta eso mucho, su autoridad carece de deber ejecutivo y su función es más bien coordinadora y subsidiaria. Y solo puede hacer uso de su constante persuasión, su labor se ve limitada por la neutralidad más estricta y por la imparcialidad más

rigurosa, pues no puede mostrar ni siquiera en apariencia el menor partido, ya que en él se personifican y reflejan los ideales y -- los postulados de la Organización.

#### 40.- EL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL. (ECOSOC).

Este Consejo está integrado por diez y ocho Miembros, que son elegidos por la Asamblea General, de ellos cinco son representantes de las grandes potencias y aún no se establece en la Carta, -- de hecho tienen carácter de Miembros Permanentes para facilitar una autentica cooperación internacional económica y social. Los -- otros trece Miembros los eligen por períodos de tres años, reno-- vándose cada año una tercera parte de estos.

El Consejo funciona con un gran número de Organismos Es-- pecializados.

Cada uno de estos Organismos rinde anualmente al Consejo un informe detallado, de sus labores y previsiones, el Consejo eva-- lúa los resultados y propone programas aconsejables.

Las funciones del ECOSOC; se encuentran distribuidas en -- diferentes partes de la Carta, los encontramos en el Capítulo I, en -- tre los propósitos de las Naciones Unidas que establece realizar la cooperación internacional en la solución de problemas internaciona -- les de carácter económico social, cultural o humanitarios.

Vemos también que el Artículo 55 establece "Con el Propó-- sito de crear las condiciones de estabilidad y bienestar necesarias

para las relaciones pacíficas y amistosas entre las Naciones, la Organización promoverá solución de problemas de carácter económico, social y sanitario.

Habla también de las funciones del Consejo el Artículo 60 y el 63 de la Carta.

Por sus magníficas funciones, seguramente el Consejo surgirá más firme en sus avances pues por su propia naturaleza y el amplio y generoso campo de los propósitos que son mejorar y beneficiar al linaje humano tienden a convertirlo en uno de los Organos de mayor relevancia en la comunidad internacional organizada aquí.

#### 5o. - LOS ORGANISMOS ESPECIALIZADOS.

Fuerón creados para resolver gran parte del trabajo encaminado a lograr el objetivo de las Naciones Unidas como son las de mejorar las condiciones económicas y sociales de todos los pueblos -- del mundo en la Carta de las Naciones Unidas, se estableció que -- los distintos Organismos Especializados establecidos por acuerdos intergubernamentales que tengan atribuciones relativas a materias de carácter económico, Social, Cultural, Educativo, Sanitario y -- otros conexos, serán vinculadas con la O.N.U., de acuerdo con las disposiciones del Artículo 63.

Los instrumentos que determinan estas relaciones son los respectivos acuerdos concentrados entre las Naciones Unidas y los Organismos Especializados. Estos acuerdos son primeramente ne



gociados por el Comité de negociaciones con los Organismos Inter-gubernamentales, creado con este fin por el Consejo Económico y Social; luego son presentados al ECOSOC; para su aprobación, y este los envía a la Asamblea General. Antes de entrar en vigor, cada acuerdo debe ser aprobado por los Organos Especializados del Organismo interesado para su examen y aprobación, actualmente se encuentran registrados doce Organismos Especializados, siendo el 1o; la OIT; registrándose el 14 de Diciembre de 1946, y el último fué la O.C.M.I., el 13 de enero de 1959.

Los acuerdos con los doce Organismos Especializados se ajustan en general a un modelo común como regla general, disponen la representación recíproca en las respectivas reuniones, la inclusión recíproca de temas en sus respectivos programas cuando así se solicita, intercambio de información y documentos, la uniformidad en las disposiciones relativas al personal y la coordinación de servicios estadísticos, así como los acuerdos financieros o presupuestarios.

Cada Organismo se ha comprometido a considerar cualquier recomendación que le hagan las Naciones Unidas e informar a ésta sobre lo actuado para dar cumplimiento a dicha recomendación.

Una de las relaciones más directas es con el Consejo de Seguridad con el cual a convenido en ajustarlo en el cumplimiento de sus decisiones para mantener o restaurar la paz y la seguridad in-

ternacional. Con el Consejo de Administración Fiduciario deben --  
cooperar para el desarrollo y bienestar de los pueblos en los Te--  
rritorios no Autónomos.

Con la Asamblea General existen relaciones derivadas de la  
resolución tomada el 3 de noviembre de 1950, en la cual se establece  
que los Organismos establecidos deben cooperar directamente con  
ella en el mantenimiento de la Paz, así como en informarle sobre  
todo tipo de adelantos o progresos que hayan logrado en el ejercicio  
de sus facultades, por lo tanto constituyen una fuente primordial de  
información para la Asamblea General.

En consecuencia la Asamblea General ejerce un Control --  
directo sobre esos organismos e indirectos a través del ECOSOC ;  
con el cual están vinculados directamente.

Anualmente la Secretaría de las Naciones Unidas, en cola-  
boración con los organismos especializados prepara para el ECOSOC  
un catálogo de trabajos económicos y sociales de las Naciones Uni-  
das y de los Organismos Especializados, en el que se indican las --  
actividades proyectadas o emprendidas en el ciclo anterior, permiti-  
tiendo al ECOSOC; y a la Asamblea General proyectar mediante la  
selección de programas, sus actividades futuras, así como clasifi-  
car los de urgente realización para los cuales serán en acción con-  
junta y coordinada.

De las disposiciones que encontramos en forma dispersa en la Carta de la O.N.U., podemos considerar, según los Artículos 57 y 63 que el papel que desempeña estos Organismos se resumen a las funciones:

a).- Se trata de organismos creados precisamente por tratados.

b).- Los Organismos deben tener amplias atribuciones Internacionales, definidas en sus estatutos.

c).- Las Organizaciones Especializadas han de ocuparse de materias de carácter económico, social, cultural, educativo, sanitario o de carácter similar.

d).- Las Instituciones Especializadas deben vincularse a la disposición.

Efectuaré una breve descripción de los actuales organismos especializados vinculados a las Naciones Unidas, en virtud de ser la O.C.M.I., la Materia de este Estudio se tratará en Primer Término.

#### 1.- LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL.

Como ya anotamos anteriormente, está adherida a las Naciones Unidas derivadas de lo que dispone el Artículo 10. y 63 de la Carta.

Tiene carácter consultivo, formula normas de seguridad, -

combate prácticas restrictivas y busca la cooperación general en - asuntos marítimos. Su órgano principal es la "Asamblea" reunien- dose ésta, cada dos años, constando la reunión de la totalidad de - los Miembros Asociados, existe un Consejo formado por 16 Estados Miembros la mitad de ellos Marítimos y la otra parte Proveedores de Carga.

Seguiré tratando con más detalle la situación de la O.C.M.I. en los siguientes capítulos.

Enunciaré estos Organismos por orden de fecha de vincula- ción a las Naciones Unidas.

## 2.- ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO, (OIT).

Ingresó a las Naciones Unidas en 1946, reuniéndose en con- ferencia una vez por año y su Junta de Gobierno cada tres meses, - está compuesto por Delegados Gubernamentales de los Patrones y - de los Obreros, sus decisiones se toman por voto de las dos terce- ras partes; radicando su sede en Ginebra; sus intenciones son las - de meditar las condiciones de trabajo en todo el mundo, la regula- ción de los horarios de trabajo, reglamentación de la oferta de tra- bajo, previniendo el desempleo, salario remunerado y en general - protección al trabajador; actualmente cuenta con un total de 60 Miem- bros.

### 3.- ORGANIZACION PARA LA ALIMENTACION Y AGRICULTURA. (FAO).

Esta Institución fué creada por las propias Naciones Unidas vinculándose a ella en 1946, sus principales objetivos son los de elevar los niveles de vida y de nutrición de la población del mundo, mejorar la eficiencia de la producción y distribución de productos agrícolas alimenticios y de pesca, como conservar los recursos pesqueros, forestales y de suelos. Formándolo actualmente 65 Miembros, su sede está en Roma.

### 4.- ORGANIZACION PARA LA EDUCACION, LA CIENCIA Y LA CULTURA ( UNESCO).

Su principal objetivo es la elaboración de programas para acabar con el analfabetismo, promoviendo el intercambio cultural y la difusión de textos básicos; Se compone de una Conferencia General, su sede está en París y se vinculó con las Naciones Unidas en 1946.

### 5.- ORGANIZACION PARA LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI).

Se vinculó a las Naciones Unidas también en 1946, teniendo como principales propósitos asegurar el desarrollo efectivo y ordenado de la Aviación Civil Internacional, fomentando el desarrollo de líneas aéreas y aeropuertos, consta de una Asamblea que se reúne anualmente, un Consejo formado por un Presidente y un Comité Jurídico, cuenta con 58 Miembros y su Sede está en Montreal, Canadá.

#### 6.- FONDO MONETARIO INTERNACIONAL (FONDO).

Su función es la cooperación y auxilio monetario entre los Estados en problema de devaluación y desajuste en balance de pagos, opera a través de una junta de gobernadores, un Director Gerente y doce Directores Ejecutivos su sede está en Washington y se adhirió a las Naciones Unidas en 1947.

#### 7.- BANCO INTERNACIONAL PARA RECONSTRUCCION Y FOMENTO (BANCO).

El propósito principal de esta Institución es fomentar la recuperación de las economías alteradas por la post-guerra, así como auxiliar la reconstrucción y desarrollo de los países miembros facilitando la inversión de capital extranjero, al igual que balancear y mantener un equilibrio en sus balanzas de pago. Se compone de una Junta de Gobernadores, doce Directores Ejecutivos, un Presidente y un Consejo de siete Miembros su sede está en Washington y se vinculó en 1947.

#### 8.- ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD (OMS).

Sus ideales son las de actuar como autoridad directora y coordinadora para lograr la salud internacional. Está compuesta por una Asamblea que se reúne anualmente, un Consejo Ejecutivo y un Director General su Sede está en Ginebra formándose en 1947.

#### 9.- UNION POSTAL UNIVERSAL (UPU).

Su propósito es Administrar Convenciones Internacionales para el intercambio del tráfico de correo, deseando formar un solo te-

territorio social que comprenda todos los Estados. Cuenta con una Asamblea, un Comité Ejecutivo y otro de Enlace; desempeña las funciones Administrativas y de Secretariado, su sede está en Berna, Suiza y se adhirió en 1947.

10.- UNION INTERNACIONAL DE COMUNICACIONES (UIT)

Se propone organizar y regular el intercambio de telecomunicaciones por telégrafo, teléfono y radio, su Sede está en Ginebra y se vinculó en 1947.

11.- ORGANIZACION METEOROLOGICA MUNDIAL (OMM).

Sus fines son intercambiar información para obtener el mayor provecho de los datos meteorológicos obtenidos, funciona con un Congreso, un Comité ejecutivo y un Secretario General, opera en Ginebra y se formó en 1878.

12.- ORGANIZACION INTERNACIONAL DE COMERCIO (ITO).

formado en 1948, para promover una economía mundial en desarrollo balanceado, fomentar reducción de tarifas y prácticas comerciales discriminatorias.

13.- ORGANIZACION INTERNACIONAL DE ENERGIA ATOMICA. (IAEA).

Ingresó a la ONU; en 1957 tiene por objeto alentar la investigación del uso pacífico de la energía nuclear, los miembros se reúnen anualmente, la Junta de Gobernadores tiene funciones directivas componiéndose de 21 a 25 Miembros según la distribución geográfica.

fica, y se elige la mitad de estos por la Conferencia y la otra por la Junta Saliente, su sede está en Viena.

#### 14.- ORGANIZACION INTERNACIONAL DE REFUGIADOS. (OIR.)

Por medio de la acción internacional, ésta organización se propone la repatriación, identificación, así como el cuidado y protección política de ciertas categorías de refugiados y de personas desplazadas, buscando su establecimiento en países que puedan recibirlos. Funciona con un Consejo General, un Comité Ejecutivo y un Director General, su sede se encuentra en Ginebra adhiriéndose a la O.N.U., en 1948. (3)

#### 6.- LAS ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES.

Al formar el Artículo 71 de la Carta se introdujo la idea de relacionar a las Naciones Unidas todas aquellas Organizaciones no Oficiales que en alguna forma se compone de materias similares a las del ECOSOC; y que tengan cierto carácter internacional.

Estas Organizaciones se utilizan por una parte con el fin de capacitar al Consejo o a cualquiera de sus cuerpos para obtener información así como capacitar a las Organizaciones que presten servicios importantes al público.

#### 7.- LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA.

Los creadores de las Naciones Unidas quisieron dotar a la

(3) Derecho Internacional Público.  
Sepulveda Cesar  
Editorial Porrúa, México.



Organización de un cuerpo judicial para garantizar la continuidad y homogeneidad de la justicia internacional, dando un paso para alcanzar la paz a través del funcionamiento de la Norma Jurídica.

Su origen lo encontramos en el Artículo 92 de la Carta -- que expresa "La Corte Internacional de Justicia será el Organo principal de las Naciones Unidas; funcionará de conformidad con el Estatuto anexo, que este ha pasado a la de Carta permanente de Justicia Internacional". Esta Carta se compone de quince jueces magistrados independientes, elegidos de entre personas que gocen de alta consideración moral o jurisconsultos de reconocida competencia en derecho internacional que durarán en su cargo nueve años, renovándose una tercera parte de ellos cada tres años. Basta nueve Jueces para formar quórum.

En la actualidad en lugar de resolver las controversias por principios legales, a preferido recurrir a procedimientos políticos por lo que podemos observar que estamos en presencia de un gran y urgente cambio en las condiciones del mundo, pues para resolver las materias que resultan de esos litigios, la Corte no cuenta con mucha efectividad, considerando las evidentes limitaciones. Pese a esas fallas la Corte justifica su supervivencia, pues un cuerpo de esta clase en la comunidad internacional es garantía de cualquier conflicto, incluyendo los Políticos que pueden resolverse estos con bases Jurídicas si los Estados recurren a ella y obedecen sus fallos.

## 8.- EL CONSEJO DE ADMINISTRACION FIDUCIARIO Y EL SISTEMA DE TERRITORIOS FIDEICOMITIDOS.

Este Organismo tiene como finalidad según lo establecido -- en el Artículo 76 de la Carta;

1o.- Promover la Paz y Seguridad Internacional.

2o.- Promover el Progreso Económico, Social y Efectivo -- de los territorios fideicomitidos y su desarrollo progre-- sivo hacia el Auto Gobierno y la Independencia.

3o.- Alentar el respeto para los derechos del hombre y pa-- ra liberadores fundamentales de todos, sin distinción de raza, sexo, idioma o religión.

4o.- Asegurar igual tratamiento en asuntos económicos, so-- ciales y comerciales para todos los miembros de las Na-- ciones Unidas y sus nacionales; así como igual tratamien-- to para el ser humano en la Administración de Justicia.

Este Organismo se compone y funciona de las siguientes ma--  
neras:

El Consejo de Administración Fiduciaria, también llamado -- Consejo de tutela se integra por Miembros de tres clases:

1.- Estados Miembros de las Naciones Unidas que adminis-- tran territorios en fideicomiso.

2.- Grandes Potencias que no administran territorios.

3.- Miembros no permanentes electos para período de tres

años, estos deben ser en número suficiente para que el total de Miembros del Consejo esté dividido siempre por mitad entre Estados que administran Territorios y Estados que no lo hacen. Por tal motivo el número de Miembros puede ser variable, ya que depende del número de países que administran territorios.

En el capítulo II de la carta se establecen las bases para que los colonos puedan pasar a un Estado de Territorios Fideicomitidos, mejorando con ello su situación de dependencia o de alcanzar su calidad de pueblos libres y aunque solo aparezca como una manifestación idealista sin sanción de ninguna clase la verdad es que poseen en si mismo una fuerza histórica digna de tomarse en cuenta para el futuro. (4).

#### C.- FINALIDADES DE LA C.C.M.I.

Sus objetivos principales son, las de facilitar cooperación entre los gobiernos sobre cuestiones que afecten a la navegación marítima, con especial responsabilidad en lo que respecta a la seguridad en la vida humana en el mar, con el objeto de asegurar que se alcancen los niveles más elevados posible de seguridad en el mar así como de una navegación eficiente.

---

(4) " Carta de las Naciones Unidas"

J. Azcarraga Pag. 54 y 96.  
México, 1962.

Para obtener cooperación y ayuda deberá efectuarse solicitudes con destino a proyectos de países necesitados, preparados por cada gobierno, estas solicitudes deberán enviarse al Administrador del P.N.U.D., por mediación del representante residente o regional pertinente, remitiendo una copia a la O.C.M.I., por el mismo conducto. Podrá solicitarse asistencia en cualquier momento para proyectos a corto plazo, no obstante deben adoptarse medidas para asegurar que el costo total de las solicitudes en cualquier año determinado no exceda el monto total asignado por el P.N.U.D; para servicios de Asistencia Técnica en ese año.

El Representante Regional es responsable de la coordinación de las operaciones propuestas en las diversas organizaciones.

Debe así mismo emprender consultas con las autoridades designadas con los gobiernos que hayan solicitado asistencia, por lo que respecta a la planificación de los programas de Asistencia Técnica.

La Organización tiene a su cargo la Asistencia y el asesoramiento de la planificación técnica de proyectos en su esfera de actividades, así como su ejecución una vez aprobados.

En situaciones de gran urgencia, el administrador a su arbitrio, podrá asignar fondos con carácter de eventuales en la realización del objetivo aprobado para el país. Tales solicitudes deberán limitarse al carácter urgente de las razones que han de demostrarlo.

Podemos resumir como principales finalidades de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental las siguientes -- cuestiones:

a).- Establecer un sistema de colaboración entre los go--- biernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamenta-- les relativas a cuestiones técnicas de diferente índole, concierne-- te a la navegación comercial internacional, así como fomentar la - adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles po sibles en lo referente a seguridad marítima y eficacia de la navega-- ción.

b).- Fomentar la eliminación de medidas discriminatorias que sean restricciones innecesarias aplicadas a los gobiernos con la navegación comercial internacional, con el fin de promover la disponibilidad, de los servicios marítimos para el comercio mun-- dial sin distinción, proporcionar ayuda y fomento acordados por - un gobierno a su marina mercante nacional con miras a su desa-- rrollo y que para fines de seguridad no constituyen en sí mismo una discriminación, siempre que dicha ayuda y fomento estén fundadas en métodos concedidos con el propósito de restringir a los buques de cualquier bandera, la libertad de participar en el comercio in-- ternacional.

c).- Tomar medidas para la consideración por la Organiza-- ción de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales

de empresa de navegación marítima.

d). - Tomar medidas para la consideración por la Organización de todas las cuestiones relativas a la navegación marítima que puedan ser sometidos por cualquier Institución u Organización Especializadas de las Naciones Unidas en facilitar el intercambio de informaciones entre los gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la Organización.

#### D). FUNCIONAMIENTO.

Basicamente las funciones que desarrolla la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental son principalmente dos:

1. - DE CONSULTA.

2. - DE ASESORAMIENTO.

Estas funciones las establece en su artículo 2 del acuerdo - tomando en la convención especial para argumentar su funcionamiento. Con el propósito de organizar las finalidades antes mencionadas las funciones de la Organización serán;

a). - Considerar y formular argumentaciones respecto a las cuestiones vinculadas siempre que puedan ser sometidas por cualquiera de los miembros, por organismos o instituciones especializados de las Naciones Unidas o por cualquier Organización Intergubernamental así como respecta a aquellas cuestiones relativas a la navegación marítima que puedan ser propuestas por cualquier Institución u Organismo Especializado de las Naciones Unidas para

su función.

b).- Preparar proyectos de convenciones, acuerdos u otros instrumentos apropiados para recomendarlos a los gobiernos y a las Organizaciones Intergubernamentales, así como promover todas las conferencias que estime necesarias para solucionar problemas de la navegación marítima en general.

c).- Establecer un sistema de consulta entre todos los países miembros y de intercambio de información marítima entre los gobiernos.

En aquellos asuntos que estime susceptibles de ser resueltos mediante los procedimientos normales de la Navegación Comercial Internacional, la Organización recomendará lo que proceda.

Cuando en opinión de la Organización, cualquier asunto referente a prácticas restructivas desleales de las empresas de navegación marítima no sea susceptible de ser resuelta por los procedimientos normales de la Navegación Comercial Internacional, o en el caso de haberse comprobado esta imposibilidad y siempre que el asunto haya sido previamente objeto de negociaciones directas entre los mismos interesados, la Organización a petición de uno de ellos procederá a su consideración en las asambleas.

#### E). - REQUISITOS.

Se han establecido en los postulados como requisitos necesarios para ser miembro de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental los siguientes,

a), - Podemos decir que podrá ser Miembro de la Organización todo Estado que sea Miembro de las Naciones Unidas bajo estos diferentes aspectos:

1.- Adhiriéndose a la presente convención sin reserva en cuanto a la aceptación de todos sus reglamentos.

2.- Firmando bajo reserva de aceptación seguida de aceptación posterior.

3.- La Aceptación.

Esta aceptación se efectuará mediante el depósito de un documento Gubernamental ante el Secretario General de las Naciones Unidas.

b).- Los Estados Miembros de las Naciones Unidas que hayan sido invitados a enviar representantes a la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, la cual se celebró en Ginebra el 19 de febrero de 1948, adhiriendo a la presente convención de acuerdo a los tres requisitos señalados en el inciso anterior.

c).- Todo Estado que no tenga derecho a ser Miembro según lo dispuesto en los puntos a) y b), podrán también solicitar su incorporación por medio del Secretario General de la Organización y serán admitidos como Miembros pero sin derecho a voto, cuando se hayan adherido a la presente convención de acuerdo a las disposiciones del primer punto siempre que; previa recomendación del Consejo su solicitud haya sido aceptada por las dos ter



ceras partes de los Miembros de la Organización.

d). - Todo Miembro asociado tendrá los Derechos y Obligaciones que la presente convención reconoce a cada Miembro de la Organización, excepto como ya establecimos el Derecho a votar - en la Asamblea, así como el de ser elegido Miembro del Consejo o del Comité de Seguridad Marítima, por tal motivo y con estas - limitaciones la palabra "Miembro" en la presente convención deberá considerarse incluyendo a todos los Miembros Asociados, salvo disposición contraria que se haya establecido en su texto.

e). - Ningún estado o territorio puede llegar a ser Miembro de la Organización o continuar con tal carácter contrariamente a una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas o de la O.C.M.I.,

Veremos ahora los requisitos relacionados que la Organización debe contener para su funcionamiento:

1.- La existencia de una Asamblea, un Consejo, un Comité de Seguridad Marítima y de todos los Organismos auxiliares que la Organización juzgue necesarios crear en cualquier momento, tales como una Secretaría y un Comité de Finanzas, su reglamentación y funcionamiento de cada uno de ellos, será motivo de explicación en el capítulo 2.

De gran importancia son los requisitos que impuso la O.C.M.I., a los Estados para considerarlos como Miembros res-

pecto a tonelaje anual por movimiento en carga mercante.

Según práctica ya establecida, el tamaño y capacidad utilizable de un buque se expresa por su arqueo bruto y arqueo neto respectivamente, así se hace la medición de tonelaje de los buques; - ambos arqueos se expresan en "Toneladas de Registros", siendo - una tonelada igual al volumen de 100 pies cúbicos. El arqueo bruto y neto se utilizan hoy para numerosos fines entre los cuales figuran los impuestos, la percepción de derechos y contribuciones - en los puertos y vías de aguas internacionales, las formalidades - inherentes a las prescripciones sobre seguridad de los buques, de forma general, la estadística etc. El Arqueo Bruto y Neto se evalúa según reglamentos nacionales de medición de tonelaje, los cuales difieren uno de otros.

La tarea del sub-comité de sobre medición de tonelaje de - la O.C.M.I., es la de redactar un proyecto para un nuevo sistema de medición de tonelaje adecuado para su aplicación mundial.

La O.C.M.I. ha resuelto un aspecto del problema de medición de tonelaje: El tratamiento de la cubierta de abrigo y otros es pacios "Abiertos". En octubre de 1963, la Asamblea de la OCMi; adoptó recomendaciones especiales sobre ésta cuestión, estas recomendaciones en resúmen permiten el cierre, estanco y permanen te de aberturas de tonelaje en los buques, mejorando de este modo

la seguridad del buque sin afectar la economía del mismo. ( 5 )

Tomando en consideración lo anterior vemos la razón por la cual la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, - celebrada en Ginebra en 1948, redactó la Convención Fundacional de la O.C.M.I., la cual no debería entrar en vigor sino - hasta que veintiun estado, incluyendo siete de los cuales cada uno poseyese por lo menos un millón de toneladas de arqueo - bruto anual, se hubiesen adherido a ella. El 17 de marzo de 1958, el Japón pasó a ser el Miembro veintiuno y octavo de -- los países con más de un millón de toneladas, que aceptara la convención.

---

(5) "Derecho Comercial Marítimo"  
Francisco Fariña, Tomo I.  
Editorial Bosch.  
Barcelona, España Pag. 102, 220 y 267.

## BIBLIOGRAFIA.

- 1.- LAS NACIONES UNIDAS AL ALCANCE DE TODOS  
Editorial; Oficina de Información Pública de la O.N.U.  
New York 1960.  
2a. Edición en Español.
  
- 2.- O.C.M.I., QUE ES Y COMO FUNCIONA  
Editorial; Oficina de Información de la O.N.U.  
New York 1968.
  
- 3.- DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO.  
Cesar Sepúlveda  
Editorial Porrúa  
México.
  
- 4.- LA CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS  
J. Azcarraga.  
México, 1968.
  
- 5.- DERECHO COMERCIAL MARITIMO.  
Francisco Fariña  
Tomo I.  
Editorial Bosch.  
Barcelona, España.

## CAPITULO II

### ESTRUCTURA DE LA O.C.M.I.

La estructura de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental está basada en las reglas adoptadas en la reunión efectuada el 13 de abril de 1961, consideradas como básicas y obligatorias en, dicha reunión, se consideró que la Organización debería constar como ya establecimos anteriormente de;

- a).- LA ASAMBLEA.
- b).- LA SECRETARIA.
- c).- EL CONSEJO.
- d).- EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA.

e). - UN COMITE ENCARGADO DE LAS FINANZAS.

Trataré de explicar el funcionamiento y los reglamentos en que se basa cada uno de ellos.

a). - LA ASAMBLEA.

Siendo ésta el principal Organó de la O.C.M.I., se estableció que la Asamblea se deberá reunir una vez cada dos años, debiendo haber reuniones extraordinarias siempre que el Consejo las estime necesarias, o a petición hecha al Secretario General por un tercio mínimo de los Miembros, siempre y cuando estos Miembros no sean Miembros Asociados; considerando como "Miembros Asociados" todos aquellos estados que ya hayan solicitado su incorporación a la Organización pero que todavía no han ratificado plenamente su adhesión incondicional a todos y cada uno de los reglamentos. Para la reunión el Secretario General notificará a los Miembros con sesenta días de anticipación por lo menos a la fecha de apertura.

Respecto al lugar donde se deba celebrar la reunión será la sede actual de la O.C.M.I., o sea Londres, a menos que el Consejo o la propia Asamblea decida otro lugar,

Otra función del Secretario General es la de invitar a los Estados que hayan solicitado su admisión como Miembros a los estados que hayan firmado pero no aceptado la convención, o a los

estados que sean Miembros de las Naciones Unidas; así como a -- cualquier otro Organismo Especializado, a que envían observadores a las reuniones de la Asamblea, estos observadores podrán -- participar sin derecho de voto en las deliberaciones de cualquier asunto que les concierna y recibirán copia de todos los documentos -- publicados para uso de la Asamblea a reserva de las disposiciones -- necesarias encaminadas a salvaguardar los documentos considera-- dos como confidenciales,

También se podrá invitar a enviar representantes a todas -- las reuniones de Asamblea a los siguientes Organismos.

I.- Las Naciones Unidas,

II.- Todos los Organismos Especializados de las Naciones Unidas con los que la O.C.M.I., tenga intereses comunes.

III.- Todas las Organizaciones Intergubernamentales que -- no sean de las Naciones Unidas o de sus Organismos Especializa-- dos, con los que hayan hecho un arreglo o acuerdo especial.

IV.- A las Organizaciones Internacionales no Gubernamen-- tales con los que la Organización haya establecido relaciones ade-- cuadas conforme a la convención.

Para fines de Asistencia y Representación cada Miembro -- de la Asamblea podrá designar un representante y un suplente así -- como todos los Consejeros y expertos que estimen necesarios, ya

que en la Asamblea podrá cada Miembro de la Delegación que represente a tomar la palabra sobre un asunto especial en cualquiera de las Sesiones.

Respecto a los poderes de Representación, cada Miembro - transmitirá al Secretario General a más tardar el día de la apertura de la Asamblea las credenciales de su representante, y si los hay de sus suplentes, así como los nombres de todos y cada uno de los Miembros de su Delegación. Las credenciales serán expedidas por el Jefe del Estado del Gobierno, por el Ministro de Relaciones Exteriores o por cualquier otra Autoridad Competente, proplamente designada para este efecto. (1)

"Al comienzo de cada reunión de la Asamblea se constituirá un Comité de Verificación de Poderes", el cual estará compuesto de cinco Miembros nombrados por la Asamblea, propuesta por el Presidente, éste Comité examinará las credenciales de las delegaciones asistentes y sin la menos dilación, redactará un informe que se entregará al Presidente para su lectura a la Asamblea.

Todos los Acuerdos a que se llegue serán publicados salvo, aquellos que se consideren como confidenciales, así como las -

---

(1) "Documentos Basicos de la O.C.M.I.  
Edit. Oficina de Información de la O.C.M.I.  
Londres 1962.  
P g. 66.



sesiones de los Organos subsidiarios de la Asamblea a menos que en casos determinados la Asamblea decida lo contrario.

Una vez que se haya reunido la Asamblea el Secretario General prepara el orden del día provisional de cada reunión y antes de publicarlo lo someterá al Consejo para su aprobación.

Respecto al tema del orden del día provisional de cada reunión de la Asamblea, aclararemos que esta comprenderá:

a).- Todos los puntos cuya inclusión haya sido acordada por la Asamblea en una reunión anterior.

b).- Un informe del Consejo sobre las actividades de la Organización desde la última reunión ordinaria que haya habido de la Asamblea.

c).- Todo punto propuesto por cualquier Miembro de la Organización; así como todos los informes y recomendaciones presentadas por el Comité de Seguridad Marítima, así como las cuestiones cuya inclusión haya sido pedida por el comité.

d).- La elección de los Miembros que deben integrar tanto al Consejo, como los del Comité de Seguridad Marítima, conforme a lo estipulado en los artículos de la convención.

e).- El presupuesto provisional y todos los asuntos relativos a las cuentas y a los arreglos presupuestarios de la Organización.

f).- También contendrá preposición hecha por las Naciones Unidas o por cualquiera de sus Organismos Especializados, a re-

27 3

BIBLIOGRAFIA.

1.- DOCUMENTOS BASICOS DE LA O.C.M.I.

Editorial: Oficina de Información de la O.C.M.I.  
Londres 1962.

2.- LAS NACIONES UNIDAS AL ALCANCE DE TODOS.

Editorial: Oficina Informativa de la O.N.U.  
New York 1960  
2a. Edición en Español.

3.- DICCIONARIO MARITIMO.

Editorial Juventud.  
Amich Julian.

4.- CONVENCIONES RELATIVAS A LA O.C.M.I.

Casa Chancery.  
Londres 1961.

serva de las consultas preliminares que puedan ser necesarias.

La convocatoria para la reunión de la Asamblea deberá ser por lo menos de dos meses antes de la apertura, se les entregará una copia del orden del día provisional de cada reunión que deberá de ir acompañada por documentos concernientes, para así orientar las cuestiones a tratar, a los participantes.

Todo punto del Orden del Día de una Reunión de la Asamblea cuyo examen no se haya agotado en ésta, será incluido automáticamente en la próxima reunión, a menos que la Asamblea lo dé por rechazado.

En circunstancias especiales, el Consejo o el Secretario General autorizado por el propio Consejo podrá incluir cualquier tema adecuado para el orden del día cuando este se presente con posterioridad a la elaboración de éste, pero esta inclusión deberá ser antes de la apertura de la reunión. El Secretario General informará inmediatamente a los Miembros del tema incluido para aumentarlo como tema suplementario.

El Secretario General informará a la Asamblea sobre las dificultades técnicas administrativas y financieras que puedan oponerse a todos los puntos esenciales del orden del día presentados a la Asamblea, antes de que ésta proceda a su estudio. Salvo disposición en contrario de la Asamblea, no se estudiará ningún punto de esta clase, hasta cuarenta y ocho

horas después de que haya recibido el informe del Secretario General.

Ordenan también sus postulados que para el funcionamiento de la Asamblea se deberá elegir en la primera sesión de cada reunión ordinaria: Un Presidente, un Primer Vice-Presidente y un Segundo Vice-Presidente, estos deberán ser de los representantes de sus Miembros, siempre y cuando no sean "Miembros Asociados", la elección de estos, será bajo la vigilancia del Presidente y los dos Vice-Presidentes de la Asamblea anterior, pero si el Presidente se ausentara de una sesión o de parte de ella y por cualquier motivo no pudiera ejercer sus funciones hasta el final de sus mandatos, será el Vice-Presidente número uno el que ejercerá el cargo como Presidente, a falta de este el segundo Vice-Presidente. Debe hacerse notar que ni el Presidente y ninguno de los Vice-presidente podrá tomar parte en las votaciones que se efectúen, pero podrán designar a otros Miembros de su Delegación para que represente a su Gobierno en las Sesiones Plenarias.

Ya completado el Quórum el Presidente de la Asamblea estará en posibilidades de abrir la sesión; las siguientes funciones le corresponderá a la Secretaría de la Asamblea.

#### B.- LA SECRETARIA.

La secretaría estará representada por un Presidente que -

haya sido nombrado por la Asamblea en Sesión plenaria, aprobada por votación secreta, el cual tendrá facultades de nombrar para su ayuda Organos subsidiarios a los cuales les delegará funciones, - siendo responsable de los actos que sus miembros efectúen. Es--  
tos deberán hacer los arreglos necesarios para todas las futuras -  
sesiones que realice la Asamblea.

Cualquiera de estos dos funcionarios podrá hacer declara--  
ciones o por escrito sobre todo asunto que se esté examinando, -  
será obligación del Secretario la de preparar, un informe resumi--  
do de las sesiones celebradas por la Organización y una vez ya --  
aprobadas, se distribuirán a todos los participantes lo más pron--  
to posible después de levantada la sesión, con la finalidad de que  
si existen errores de las intervenciones de los socios las hagan -  
saber para su corrección antes de que el sentido de su participa--  
ción se tome erróneamente para el informe general, y no se asien--  
te precedente. Otra obligación de la Secretaría de la Asamblea es  
la de recibir, traducir y distribuir a los miembros todos los infor--  
mes, resoluciones y recomendaciones y demás documentos origi--  
nados de la Asamblea y de sus Organos Subsidiarios. Se establece  
también en los reglamentos de la Asamblea, que ésta podrá insti--  
tuir a Título Provisional o a Título Permanente todos los Organos  
Subsidiarios que estime necesarios con la finalidad de especializar

y agilizar los diversos temas propuestos en la Asamblea, entendiéndose que estos Organos se someterán a los artículos reglamentarios de la Asamblea y en cada una de las reuniones ordinarias, la Asamblea estudiará la conveniencia o ineficacia de que estos continuen actuando.

Para efectos de emisión la Organización toma como idiomas oficiales el Inglés, Francés, Ruso y Español, pero eligió para fines de trabajo el idioma Inglés y Francés, todos los documentos que se refieren a puntos del orden del día de la Asamblea y de sus Organos subsidiarios así como las actas resumidas de las sesiones se publicarán en los idiomas de trabajo. Todos los informes, resoluciones, recomendaciones y decisiones de la Asamblea y de sus Organos serán redactados en cualquiera de los idiomas oficiales, y posteriormente traducidos a cualquier otro idioma, entendiéndose que toda intervención de los Miembros se hará en uno de los idiomas oficiales y serán traducidos a los otros tres.

Respecto a la votación de los Representantes de los Países en la Asamblea, los reglamentos establecen lo siguiente:

Todas las decisiones tanto de la Asamblea como de sus Organos se adoptarán por mayoría de sus Miembros, siempre que no sean "Miembros Asociados", debiendo estar presente los votantes.

Esta mayoría es también necesaria para todas las decisiones relativas a elecciones, incluyendo las que dependen de las esti

puladas, relacionadas a la aceptación del orden del día y aceptación de documentos, así como para la aprobación de informes, resoluciones y recomendaciones.

Se establece en los reglamentos respecto a la votación, que ésta se deberá entender como un voto, expresado por el representante de cada país, éste voto deberá ser por un Miembro presente y votante. Se considerará que los Miembros que se abstengan de votar o que emitan un voto no válido no toma parte en el cómputo de la votación.

Esta votación se podrá efectuar de tres formas:

a).- ORDINARIA.- Será levantando la mano cada Miembro para su aprobación.

b).- NOMINAL.- Este voto se hará inscribiéndose en el Acta correspondiente el nombre del País que haya aprobado la cuestión al resolver.

c).- SECRETA.- Para esta votación el Presidente designará entre las delegación presentes dos escrutadores que procederán al escrutinio de los votos, al final se dará cuenta a la Asamblea del resultado, así como de todos los votos no válidos, (2)

---

(2) "Las Naciones Unidas al Alcance de todos"

Oficina Informativa de la C.N.U.

NEW YORK, 1960

2a. Edición Español.

Si solo va a elegir a una persona o a un Miembro y ninguna de los candidatos obtiene mayoría en la primera votación se celebrará una segunda de entre los dos candidatos que hayan obtenido el mayor número de votos y en caso de empate el Presidente decidirá uno de ellos por sorteo.

Desarrollo de los Debates.- En las sesiones de la Asamblea y de sus Organos subsidiarios constituirán Quórum las dos terceras partes de la totalidad de los Miembros, como otras facultades que le confieren otras disposiciones del presente reglamento, el Presidente abrirá y clausurará la sesión de la Asamblea, dirigirá los debates, velará por el cumplimiento del presente reglamento concederá la palabra someterá los asuntos a votación y proclamará las decisiones obtenidas. (3)

Las propuestas y enmiendas se presentarán de ordinario por escrito entregándose a la Secretaría General, ésta las difundirá a los Miembros no pudiendo ser discutidas si no son entregadas por lo menos un día antes de la Sesión.

El Presidente limitará la duración de las intervenciones de los oradores para cualquier cuestión que se esté discutiendo, en las discusiones podrán llegar a un acuerdo inmediato y tenerlo por aceptado de acuerdo a sus propios Estatutos.

(3) "Amich Julian Diccionario Marítimo,"  
Editorial Juventud, Pag. 242.



Se tomará como precedente sobre todas las demás propuestas o mociones las encaminadas a:

- a). - Suspender la Sesión.
- b). - Aplazar la Sesión.
- c). - Aplazar el Debate sobre el tema que se esté discutiendo.

Las partes de una propuesta que hayan sido aprobadas, serán sometidas a votación en todas sus partes; si todas las partes esenciales de la proposición han sido rechazadas, la proposición se considerará rechazada en su totalidad. Se considerará que una propuesta es parcial, si simplemente añade, suprime o modifica parte de ese precepto; cuando se presenta una enmienda a una propuesta se someterá en primer lugar a votación, el autor de una moción podrá retirarla en cualquier momento antes de que haya sido sometido a votación, una propuesta retirada podrá ser presentada de nuevo por cualquier miembro que tenga derecho a hacerlo, siempre y cuando no sea en la misma sesión, excepto como ya establecimos que el presidente, apoyado por la mayoría de los Miembros presentes y votantes decidan lo contrario, solo se concederá la palabra al autor de la moción, a un Orador en Pro y a dos en Contra, enseguida se someterá a votación.

El presente reglamento podrá ser modificado por decisión

de la Asamblea, siempre y cuando esta decisión la tome la mayoría de los miembros presentes que tengan derecho de voto, en caso de divergencia entre una disposición del presente reglamento y una de la Convención, regirá el texto de la Convención.

#### C.- EL CONSEJO.

La formación de éste Consejo fué efectuado en la cuarta sesión general de la O.C.M.I., celebrada en la ciudad de Londres - del 16 al 20 de enero de 1961, estableciéndose en dicha sesión que deberá estar compuesto por los Delegados de 18 Estados Miembros elegidos por la Asamblea, su vigencia será de un período de dos años, se reúne normalmente dos veces al año actuando como Junta de Gobierno de la O.C.M.I., dentro de las sesiones de la Asamblea.

El Consejo en la actualidad está regido bajo la Presidencia de Mr. I. Averin de la URSS; y está integrado por representantes de Australia, Brasil, Canadá, Estados Unidos de América, Francia, Grecia, India, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, República Arabe Unida, República Federal de Alemania, República de Malgache, Suecia y La Unión de Repúblicas Socialistas.

De estos 18 Miembros 6 serán los Gobiernos de los Países con los mayores intereses en la provisión de los Servicios Marítimos Internacionales, 6 serán los Gobiernos de otros Países con

los mayores intereses en el comercio marítimo internacional. Dos serán elegidos por la Asamblea entre los Gobiernos de los Países que tengan intereses substanciales en la provisión de Servicios Marítimos Internacionales. Dos más serán los Gobiernos que tengan intereses substanciales en el Comercio Marítimo Internacional, el Consejo determinará que países tienen mayores intereses en la Provisión de estos Servicios, determinará igualmente los fines de aplicación de los dos Miembros elegidos de más interes substancial

Ordena también el reglamento interior del Consejo, que los Miembros de los Estados Continuarán en funciones hasta la clausura de la reunión ordinaria siguiente de la Asamblea. Algo muy importante que establece el Consejo, es que, sus Miembros serán susceptibles de reelección.

El Consejo dará su aprobación y establecerá su propio reglamento a seguir durante todas las reuniones que celebre, excepto que se establezca por la mayoría una forma especial a seguir. El Quórum lo constituirán doce de los dieciocho Miembros del Consejo. Este se reunirá tan frecuentemente como sea necesario para el eficiente desempeño de sus funciones, estas reuniones especiales serán por convocatoria de su presidente o a petición por lo menos de cuatro Miembros, debiendo hacerse con un preaviso de 30 días por lo menos a la apertura propuesta, ésta reunión se efectua

rá en la Sede de la Organización de preferencia , pero se pueden reunir en cualquier otro lugar que estimen necesario, esta facultad deriva del Artículo 20 de la Convención. El Consejo invitará a cualquier Miembro a participar sin derecho de voto en las deliberaciones relativas de cualquier asunto que tenga interés para el mismo.

Esta invitación se efectuará a través del secretario general y podrá dirigirse a las Naciones Unidas, al Organismo Internacional de Energía Atómica y a cualquier Organismo Especializado cuyos intereses sean comunes con los de la Organización, o con los que tengan un acuerdo o arreglo especial. El Consejo recibirá las recomendaciones y el informe del Comité de Seguridad Marítima a través de la Asamblea General, si ella no estuviere en sesión serían enviados los informes a cada uno de los Miembros, con el fin de recibir sus comentarios, Se establece también en lo referente al Secretario General, que este será nombrado por el Consejo con aprobación de la Asamblea, así como la designación de cualquier otra persona que pueda ser necesaria, fijando los plazos y condiciones de empleo el Secretario General.

Cada Miembro del Consejo puede designar un Representante y a un suplente, así como los Consejeros y Expertos que requiera, estos deberán presentar sus credenciales expedidas por su jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones un día antes de la apertura

de la Asamblea.

Respecto a la publicidad de las reuniones, el Consejo podrá celebrarlas en público o en privado, en ausencia de toda decisión para celebrar reuniones en público se celebrarán en privado a menos que el Consejo decida lo contrario, al final de cada sesión se hará un informe a la Asamblea sobre los trabajos realizados desde la última reunión a la fecha y someterá a la Asamblea el presupuesto y el Estado de Cuenta de la Organización junto con sus comentarios y sus recomendaciones.

El Consejo tiene facultades para concertar acuerdo o convenios referentes a las relaciones de la Organización con otros Organismos pero dichos acuerdos estarán sujetos a la aprobación de la Asamblea.

Siempre que no esté en Sesión Ordinaria la Asamblea, el Consejo desempeñará todas las funciones de la Organización, por lo tanto observamos que el Consejo tiene más funcionabilidad que la Asamblea ya que sesiona más tiempo, correspondiéndole por lo tanto más autoridad.

Respecto al Orden del día se establecen disposiciones similares a la de la Asamblea, al igual para nombrar Presidente y Vice-Presidentes, los idiomas serán los ya anteriormente expresados o sea Inglés, Francés, Ruso y Español, siendo los de trabajo Inglés y Francés.

D.- EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA.

Este Comité se reglamentó en la quinta sesión celebrada -- del 8 al 10 de enero de 1962, en la cual se estableció que se reunirá una vez por año, habiendo reuniones extraordinarias siempre y cuando la hayan solicitado por escrito, por lo menos cinco de sus Miembros, Esta será en la sede de la Organización a menos que se designe otro lugar aprobado por la asamblea, o por el Consejo. La información sobre la fecha de la celebración de la reunión la hará el Secretario General, siendo el plazo normal de aviso 60 días antes de la fecha de apertura.

El Secretario General invitará a enviar representantes a -- las sesiones del Comité a:

- a).- La Organización de las Naciones Unidas.
- b).- El Organismo Internacional de Energía Atómica.
- c).- Cualquier Organismo Especializado que tenga interés Común.

Estos Organismos tendrán la categoría de Observadores sin derecho a voto, pero con la facultad de discutir y opinar.

Cada Miembro de este Comité designará un Representante así como suplentes, Asesores y Expertos que estime necesarios, todos ellos debidamente acreditados por sus gobiernos respectivos.

Se estableció que las Sesiones deberán celebrarse en públi-

co, pero si lo estima necesario este Comité, podrán efectuarse en privado. Con anterioridad a la apertura de la sesión deberá prepararse el orden del día éste lo efectúa el Secretario General enviándolo para su aprobación al Presidente. Como primer punto de beran tratarse los asuntos que no hayan sido terminados en la Sesión anterior.

En segundo lugar se deberá inscribir el tema solicitado por la Asamblea, el Consejo o por el Comité.

En tercer lugar todo punto propuesto por cualquier Miembro de la Organización,

Posteriormente se inscribirá todo asunto propuesto por la O.N.U, el Organismo Internacional de energía Atómica o por cualquier Organismo Especializado.

Una vez abierta la sesión el Secretario General informará al Comité de las incidencias de orden técnico administrativo y financiero de todos los puntos esenciales que se van a tratar, así como de cualquier tema incluido posteriormente.

La Sesión elegirá entre sus Miembros a un Presidente y un Vice-Presidente que estarán en funciones durante el plazo de dos años, ambos podrán ser reelegidos, en ausencia del Presidente, el Vice-presidente lo deberá substituir así como en el caso de que no pueda terminar su período el presidente. Para cuestiones de voto es os otorgarán facultades a otro Miembro de su Delegación para -

que represente a su Gobierno en las decisiones que se tomen.

Si fuera necesario el Comité creará todos los Organos subsidarios que estime convenientes, estos estarán supervisados por el Secretario del Comité el cual informará sobre todas sus funciones a la Asamblea una vez por año.

Durante el transcurso de la sesión se toman como idiomas de trabajo el Inglés y el Francés, los idiomas oficiales son también Inglés, Francés, Ruso y Español.

En lo relativo a la votación se considera un voto por cada Estado Miembro, no serán válidos los Miembros que se abstengan de votar, así como el de los observadores; este mismo sistema es el que se sigue en los anteriores organismos. Todas las decisiones se consideran aprobadas siempre que se haya obtenido una mayoría en la votación, la votación se efectuará normalmente levantando la mano, sin embargo pueden efectuar la votación en forma secreta, en caso de empate se procederá a una segunda votación en la siguiente sesión, si en esta no obtiene mayoría se tendrá por rechazada.

Para que sea posible el desarrollo de los debates deberán estar presentes por lo menos ocho Miembros del Comité, excepto en los Organos Subsidiarios, el Quórum lo constituirá la mayoría de los Miembros.



Las principales atribuciones que le son conferidas al presidente, es la de abrir y clausurar cada sesión del comité, dirigir los debates, velar por la aplicación del reglamento, someter los asuntos a votación así como proclamar las desiciones obtenidas, limitar la duración de los oradores en cualquier asunto.

Todo Miembro podrá impugnar cualquier desición del Presidente, siendo sometida a votación, pero se mantendrá la desición del Presidente hasta que sea revocada por mayoría de los Miembros presentes y votantes.

Respecto a la precedencia sobre todas las demás propuestas o mociones, encontramos en el Artículo 40 del Reglamento interior que estos deberán ser en el orden que a continuación se indican:

- a).- Suspender la Sesión.
- b).- Aplazar la Sesión.
- c).- Aplazar el debate sobre el asunto que se está discutiendo.
- d).- Cerrar el debate sobre el asunto que se está discutiendo.

En relación con las propuestas comprendidas entre a); y d); sólo se concederá la palabra. Además del autor de la propuesta a un Orador en Pro y dos en Contra, después de lo cual la propuesta será sometida a votación.

Si dos o más propuestas tratan el mismo tema se tomará en consideración la propuesta que haya sido presentada en primer lugar .

Las propuestas que hayan sido aprobadas serán sometidas a votación si todas sus partes esenciales resultan aprobadas se pasará el resultado de la sesión a la Secretaría; la cual hará la publicación correspondiente, si no fué aprobada se discutirá nuevamente como ya establecimos anteriormente en la segunda sesión.

El presente reglamento podrá ser modificado según establece el Artículo 48 por decisión del Comité, aprobada por la mayoría de sus Miembros, y podrá también el Comité aplicar a su criterio las disposiciones del reglamento interior de la Asamblea o del Consejo.

La aplicación de cualquier artículo de este reglamento, puede ser suspendida por la decisión del Comité, siempre que se haya comunicado esta intención por lo menos con 24 horas de anticipación, encontramos también entre las disposiciones para el Comité de Seguridad Marítima, que en caso de divergencia entre una disposición de su reglamento y una de la convención, regirá el texto de lo ordenado por la convención.

#### E. - LAS FINANZAS.

Este Organismo fué creado en la sesión del 19 de enero de

1959, entrando en vigor hasta el 13 de abril de 1961.

Como principales disposiciones de su reglamento encontramos las siguientes:

Artículo 2.- Ordena que el ejercicio económico será de dos años civiles consecutivos, pero el primer ejercicio económico terminará el 31 de diciembre del primer año de sus funciones.

El Secretario General deberá preparar un presupuesto provisional, el cual debe abarcar ingresos y gastos para cada uno de los años civiles comprendidos en el ejercicio económico y correspondiente, presentándolo en dolares USCY; este presupuesto estará dividido en secciones, capitales y artículos, debiendo incluir además detalles de trabajo a que hacen referencia dando un tipo de información general y amplios detalles del costo de los programas a la Asamblea General y al Consejo, por lo menos con diez semanas de anterioridad a la apertura de la sesión ordinaria de la Asamblea. La Asamblea examinará este presupuesto junto con sus comentarios y recomendaciones, las cuales se someterán a juicio y votación de parte de sus Miembros.

El Artículo 4o; establece que las consignaciones de Crédito dotadas por la Asamblea se considerarán como una autorización para que el Secretario General pueda contraer obligaciones y efectuar pagos para cuyo propósito se sometió a examen. Esta autorización de Crédito será utilizada para cubrir gastos durante el año

civil siguiente, y una vez terminado este período se dará cuenta de la situación financiera en que se encuentra.

Estos Créditos autorizados deberán ser aportados por la totalidad de los Miembros, según escala establecida, esta aportación la deberán remitir una vez aprobado el Crédito.

El Secretario General someterá en sesión ordinaria de la Asamblea un informe sobre las contribuciones y anticipos al fondo de operaciones.

Al retirarse un Estado Miembro no tendrá derecho a pedir devolución de sus pagos anticipados.

Respecto a los fondos, el Comité de Finanzas creó un fondo general con el fin de contabilizar los gastos de la Organización, que someterá a la Asamblea, ésta decidirá su destino según las necesidades principales o gastos imprevistos, los cuales requieran reembolso inmediato, (4)

Considerando como "Ingresos Varios", todos las contribuciones que no sean fijadas para el fondo.

Estos serán considerados como varios, acreditados a favor del fondo general, así como las contribuciones voluntarias que acepte el Secretario General siempre que los fines por los que se han

---

(4) "Convenciones Relativas a la O.C.M.I."

Casa Chancery.

Londres 1961. Pag. 136.

hecho estas contribuciones armonicen con las finalidades de la Organización.

Para la custodia de estos fondos el Secretario General designará los bancos en los cuales se deban efectuar los depósitos. Teniendo facultades para invertir esas cantidades a corto o largo plazo según el uso inmediato o posterior que se les haya destinado a los fondos.

El Secretario General establecerá también reglamentos y trámites financieros detallados para velar de la administración financiera, eficaz y el ejercicio de la economía, así como para tener estrecha vigilancia en los pagos, usos y destino que se realizen con los fondos de la Organización.

No se contraerán obligaciones financieras sin la autorización adecuada que se haya hecho por escrito bajo la responsabilidad del Secretario General.

El Secretario General informará a la Asamblea de:

- a). - Los ingresos y gastos de todos los fondos.
- b). - El estado de las consignaciones de crédito.
- c). - Los haberes y débitos de la Organización.
- d). - Los intereses ganados por inversiones.

Esta contabilidad deberá ser supervisada por un interventor externo antes del 28 de febrero siguiente, este interventor deberá ser un Estado Miembro que elijirá la Asamblea mediante vota-

ción correspondiente, tendrá una vigencia de cuatro años y su ejercicio empezará el 1o de julio del año siguiente a la sesión de la Asamblea en que ha sido nombrado.

Toda decisión que afecte al presupuesto general requerirá para su realización una mayoría de dos tercios de los Miembros presentes y votantes, si ésta propuesta no cubre este requisito, se considerará rechazado.

Como podemos observar el Organismo Superior del Consejo y del Comité de Finanzas aparenta ser la Asamblea General, ya que todos sus proyectos deberán contar con su autorización. Y sus principales decisiones no pueden realizarse si no obtienen su aprobación.

BIBLIOGRAFIA.

1.- DOCUMENTOS BASICOS DE LA O.C.M.I.

Editorial: Oficina de Información de la O.C.M.I.  
Londres 1962.

2.- LAS NACIONES UNIDAS AL ALCANCE DE TODOS.

Editorial: Oficina Informativa de la O.N.U.  
New York 1960  
2a. Edición en Español.

3.- DICCIONARIO MARITIMO.

Editorial Juventud.  
Amich Julian.

4.- CONVENCIONES RELATIVAS A LA O.C.M.I.

Casa Chancery.  
Londres 1961.

### CAPITULO III.

#### PRINCIPALES CONVENCIONES INTERNACIONALES DE LA O.C.M.I.

Como ya establecimos anteriormente, se puede decir que la O.C.M.I., nace en 1948, al cumplimentarse el número de Miembros que se había exigido como mínimo para que funcionara. Durante su efímera vida se ha celebrado diversas Conferencias y ha asistido a otra más, a veces como Miembro otras como Observador, una de ellas es la celebrada en Estocolmo recientemente, y en otras solo como invitado.

Dentro de las Conferencias que ha organizado, se han tratado diferentes temas de carácter científico y técnico principalmente, pero de acuerdo con la naturaleza de este trabajo, considero que los temas más importantes para el derecho son aquellos que se encaminan a la seguridad y bienestar social y lógicamente -



cial y lógicamente dentro de la escala filosófica de valores la vida ocupa primordial importancia.

Partiendo de esta base toda Conferencia que directa o indirectamente afecte la vida en general será de importancia para el campo del derecho .

Es por eso que de las Conferencias celebradas por la O.C.M.I., considero, son de mayor importancia por sus fines perseguidos las siguientes.

A).- CONFERENCIAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR.

B).- CONFERENCIA PARA PREVENIR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS.

C).- CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITACION DE VIAJES Y TRANSPORTES MARITIMOS.

Exponiendo en el presente Capítulo las anteriores Conferencias de una manera general.

A). - CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD  
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR.

A iniciativa de la O.C.M.I., se celebró una conferencia en Londres, Inglaterra a partir del 17 de mayo al 17 de junio de 1960, con la finalidad de reemplazar La Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, - misma que se había firmado el 10 de junio de 1948, y que a la fecha resultaba inoperante. Delegaciones de 44 Gobiernos Miembros asistieron deseosos de fomentar La Seguridad de la Vida Humana en el Mar, mediante el establecimiento de principios uniformes y de reglas encaminadas a esta finalidad.

Asistieron en calidad de observadores las Delegaciones de los siguientes países: Zéilan, Chile, Nueva Guinea, Indonesia Irán, Rumania, Tailandia, Turquía, Unión Sudafricana y Vietnam, además estuvieron presentes Organizaciones Intergubernamentales a través de sus representantes, y estas fueron:

- 1.- Las Naciones Unidas
- 2.- La Organización para la alimentación y la Agricultura.
- 3.- Organismo Internacional de Energía Atómica.
- 4.- Organización de Aviación Civil Internacional.
- 5.- Organización Internacional de Trabajo.
- 6.- Unión Internacional de Telecomunicaciones.

- 7.- Organización Mundial de la Salud.
- 8.- Organización Meteorológica Mundial.
- 9.- Oficina Hidrográfica Internacional.

Actuó como Presidente de la Conferencia Sir Gilmour - Jenkis, Jefe de la Delegación del Reino Unido; como 1er. Vice presidente el Almirante Alfredo C. Richmond, Jefe de la Delegación de los U.S.A., como 2o. Vicepresidente el Capitán de Navío Alexander Saveliev, Jefe de la Delegación de la U.R.S.S., y como Secretario General de la Conferencia fué el Sr. William Graham. (1).

Esta Conferencia giró sobre la base en sus deliberaciones: - en la "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1948", así como el reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar" también de 1948.

Además se estudió cuidadosamente los nuevos problemas - surgidos como consecuencia de la introducción de la propulsión nuclear en los buques mercantes, reconociendo la importancia de obtener una conclusión precisa, ya que en un futuro próximo nuevos adelantos técnicos se utilizarán como medios de locomoción.

Se preparó, discutió y aprobó en esta misma junta un nuevo "Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el Mar".

(1). Boletín Informativo de la O.C.M.I., No. 15 y 16.

62

tantes de los diferentes países el Acta Final en un solo ejemplar en los idiomas oficiales Inglés y Francés, quedando depositada en la O.C.M.I., el original, enviando copias certificada en los Idiomas Ruso y Español a cada uno de los gobiernos invitados a enviar Representantes u Observadores a la Conferencia, mandándose copia certificada a la O.N.U., para su registro. (1)

Elaboraré aquí un resumen de los puntos más importantes a los cuales se llegó en esta Conferencia.

Respecto a disposiciones generales, se estableció en el Artículo 1o., que los Gobiernos participantes se comprometen a aplicar todas las disposiciones de la presente Convención una vez que haya sido aprobada, y una referencia de la presente Convención, implica el mismo tiempo, una referencia y observancia de esas reglas. Prometiendo promulgar por parte de los gobiernos, todas las Leyes, Decretos, Ordenes y Reglamentos necesarios para la plena y completa aplicación de la presente convención, con el fin de asegurar su positiva vigencia y obtener seguridad de la Vida Humana en el Mar.

En su Artículo 4o; se estableció que todo buque que no esté sometido a las disposiciones de esta Convención en el momento de iniciar un viaje, quedará sometido automáticamente en cualquier caso de desviación y prevista, o accidente internacional si es ocasionado debido al mal tiempo, o a cualquier causa de fuerza mayor.

En caso de guerra o de otras hostilidades, todo gobierno contratante que se considere afectado, ya sea como beligerante o como neutral, podrá suspender la aplicación de una o todas las reglas de esta Convención, debiendo dar conocimiento inmediato a la O.C.M.I. para tener facultades de volverlas a aplicar en cualquier momento que lo considere.

El Artículo 7o., ordena que todo tratado o convención anterior a la presente, tendrá aplicación de sus disposiciones siempre que no contravengan a lo aquí establecido, debiéndose aplicar aquellas que sean benéficas. Respecto a la enmiendas que deseen efectuar, todo Miembro podrá proponerlas a la Organización en cualquier momento que las considere necesarias, ésta la notificará a los demás Miembros para su estudio y Reformas, si es aprobado por las dos terceras partes de la totalidad de los Miembros se registrará la Reforma comunicandola a la totalidad de los Asociados. De otra forma la O.C.M.I., Convocará a una Conferencia de Gobiernos Miembros para examinar las propuestas hechas en la cual se decidirá la aceptación o rechazo .

Firma y Aceptación.- Esta Convención estará abierta para su firma durante un mes contando del día de la fecha de su clausura después de este plazo quedará abierta solo para su aceptación, debiendo adherirse mediante la firma sin reserva de aceptación, firma a reserva de aceptación seguida de aceptación, o mediante su -

aceptación inmediata. (2).

Esta Convención entrará en vigor doce meses después de la fecha en que hayan aceptado más de quince países que posean por lo menos un millón de toneladas de arqueo bruto debiendo in formar a todos los socios. Para mejor aplicación esta Convención se estructuró en ocho capítulos estableciendo diferentes reglas a seguir, enunciaré lo tratado en cada uno de los capítulos brevemente.

El capítulo 1o.- Establece disposiciones generales respecto a definiciones y aplicaciones.

Capítulo 2o.- Nos habla de la construcción de los buques en general.

Capítulo 3o.- Establece las reglas para los dispositivos de salvamento.

Capítulo 4o.- Se establece las disposiciones respecto a la radiotelegrafía y radiotelefonía.

El capítulo 5o.- Establece Normas para la seguridad de la navegación.

Capítulo 6o.- Se reglamenta aquí el transporte de grano, -

Capítulo 7o.- Transporte de Mercancías Peligrosas.

Capítulo 8o.- Se regulan los buques de propulsión nuclear.

---

( 2 ). Documentos Básicos de la O.C.M.I. Pag. 65 y 86  
Información a los Estados Miembros.  
Londres 1962,

CAPITULO I.- DEFINICIONES.- Se establece en este capítulo la obligación de observar todas y cada una de las disposiciones aquí inscritas a los buques dedicados a viajes internacionales, las diferentes clases de buques observaran reglas especiales para cada uno de ellos en los siguientes capítulos.

Se entenderá por "Viaje Internacional", todo viaje desde un país donde se aplique el presente convenio, a un puerto situado fuera del mismo o viceversa, se considerará como país distante a cualquier territorio de cuyas relaciones sea responsable un gobierno contratante que esté bajo la administración de la O.N.U.,

Se establece en la Regla No.II, que se entenderá por pasajero de un buque a toda persona que viaja en él, exceptuando: al capitán, a los miembros de la tripulación, a los niños menores de un año y a cualquier otra persona empleada u ocupada en cualquier servicio de abordó. Será buque de pasajeros todo aquel que transporte más de doce personas en un solo viaje y se considerará como buque de carga aquel que no lleve más de doce pasajeros.

Los buques de guerra, los de carga de menos de 500 toneladas, los que sean sin propulsión mecánica o sea de madera o construcción primitiva, yates de recreo, no dedicados al tráfico comercial y los buques de pesca, no serán incluidos respecto a la aplicación de las reglas y acuerdos aquí tratados.

Establece la regla 7 que se deberán efectuar visitas a los buques con el objeto de comprobar el estado que guarda las diferentes instalaciones del navío, y la aplicación fiel de las diferentes disposiciones que establece esta Convención, estas visitas serán de ordinario, cada doce meses pudiendo ser extraordinarias cuando sea oportuno, además cada vez que entre en servicio un buque. Se citarán las partes de salvamento y además los armamentos de los buques de carga, las instalaciones de radio, maquinaria, el rasco, comprobantes de fiscalización y, si existe certificados que ampara ciertos privilegios.

También se efectuarán visitas cuando se trate de investigar cualquier accidente sufrido en el buque a fin de dictar normas prácticas que las evite.

CAPITULO II. CONSTRUCCIONES. - En este Capítulo se establecen todas las disposiciones que se deberán observar respecto a la construcción de los buques nuevos, entendiéndose por tales, aquellos cuya quilla haya sido colocada de la fecha de entrada en vigor de esta Convención en adelante, si ésta fué colocada antes de la fecha anteriormente citada, la Administración asegurará el cumplimiento de los requisitos exigidos respecto a Seguridad y Salvamento.

En la Regla 2 de este capítulo se establecieron definiciones respecto a la terminología utilizada para las partes de un buque y demás datos técnicos, entendiéndose por "Permeabilidad" de



un buque, el porcentaje del volumen que puede ser rebasado por el agua por su parte exterior del buque no debiendo rebasar la línea que marca este nivel respecto a estabilidad, ya que fija el límite máximo inundable tolerante en cualquier parte de la eslora mediante cálculos y fórmulas matemáticas.

Se estableció a través de diferentes reglas, requisitos especiales sobre estabilidad para que un buque pueda mantenerse a flote el más tiempo posible cuando sufra cualquier tipo de avería o accidente marítimo mediante la instalación de compartimientos especiales y demás accesorios, se reglamenta también sobre todos los detalles de la construcción de un buque desde la forma y funcionamiento de las puertas, ventilas, conductos, vizagras, maquinarias proveedoras, depósitos, instalaciones y demás objetos móviles. Deberá contar con planos de control de avería, manuales de manejo de los aparatos contra incendios, así como objetos auxiliares para casos de emergencia, planta eléctrica medios de señales, mecanismos de gobierno y medios de protección.

Respecto a la estructura, el buque deberá tener: El casco la super-estructura, los mamparos estructurales, las cubiertas y casetas de acero o de otro material equivalente, que resistan altas temperaturas y todas las variantes de los fenómenos naturales, el casco, la super-estructura y las casetas estarán divididas en zonas vertical principales, las puertas y demás medios de separación deberán ofrecer resistencia al fuego y al paso de humo en la medida de lo posible, estas deberán abrirse de adentro

60

bos lados por una sola persona aún cuando existan grados de inclinación. Se habla también de las medidas a seguir en caso de modificar el funcionamiento de diferentes partes del buque en casos de emergencia, así como la máxima movilidad de su carga y objetos transportados, referente a la protección de estos, se recomienda que los puestos de dirección deberán estar separados respecto del buque mediante mamparos y cubiertas de tipo especial, protegiendo en igual forma los lugares donde se encuentren los pasajeros, el correo, el equipaje, objetos inflamables, medios de señales, cocina y demás espacios similares. Contará con sistema de ventilación especial, estas de deberán cerrar en caso de incendio desde el exterior del espacio donde se utilizan con cerradura especial de manera que los conductos que desemborgen en los diversos espacios queden dentro de la zona vertical principal, los conductos de ventilación de los fogones de la cocina y de las máquinas, deberán tener adiestramiento eficaz principalmente cuando atraviesen espacios de alojamiento en caso de incendio deberán continuar funcionando, ya que el sistema de ventilación y visibilidad son puntos importantes, cuidando de que las tomas de aire estén dispuestas de aquí en tal forma que no puedan absorber fuego o humo en caso de accidentes.

Se tratará de reducir al máximo el uso de materiales combustibles de todas clases tales como maderas, cartones, alfombras

pinturas, y demás líquidos inflamables. No se utilizarán pelcu-  
las a base de celulosa en las instalaciones cinematográficas ins-  
taladas a bordo del buque, debiendo contar con sistemas de avisa-  
dores de incendio y rociadores automáticos de tipo especial que -  
reuna los requisitos de este capítulo, este sistema deberá estar  
dispuesto de manera que detecte la existencia del fuego en todos  
los espacios separados que estén al uso o servicio de los pasa--  
jeros o de la tripulación dicho sistema deberá funcionar automa-  
ticamente, en los lugares donde la tripulación pueda enterarse -  
con mayor rapidez, así como en los puestos donde estén los ofi-  
ciales. (3).

Se reglamentó también en esta Convención, las medidas pa-  
ra localización y extinción de incendios estableciendo que bombas  
especiales proporcionarán en caso de fuego un caudal de agua -  
suficiente, tomando en cuenta los objetos ahí radicados, su fun-  
cionamiento será autónomo debiendo estar cargados a un nivel -  
superior al 80% de su capacidad contando con válvulas de seguri-  
dad en su conexión para evitar explosiones imprevistas.

Todos los extintores contra incendio será de tipo y modelos  
aprobados por esta Convención.

También se reglamentó aquí la capacidad y volumen de -

---

(3). Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Vida  
Humana en el Mar,  
Londres 1963.

todos los tipos de extintores instalados en el buque, así como sus recargas y demás accesorios, el uso de la inyección de gas o vapor dentro de los espacios dedicados a las máquinas se proveerá con tuberías adecuadas para su suministro.

El equipo de bombeo consistirá en un aparato respiratorio, una cuerda de seguridad, herramientas necesarias para la utilización de los extinguidores en caso de no funcionar el sistema automático o su destrucción.

Se reglamentó también sobre medios de escape en caso de incendios, estableciendo que todo buque deberá contar con escaleras, conductos y escalas que proporcionen medios rápidos de escape hacia la cubierta de embarque o a los botes salvavidas, en los espacios de máquinas se dispondrá de dos medios de escape, uno de los cuales debe ser por la puerta de emergencia y el segundo serán túneles que conduzcan a su exterior, contará además con planos específicos para cada caso de emergencia como son - para incendios, averías y desperfectos de funcionamiento que deberán cumplir para evitar con fugiones.

### CAPITULO III. DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO.- -

En este capítulo se trató lo referente a medios e instrumentos de salvamento en caso de accidentes, como son el establecimiento forzoso de botes salvavidas en cada buque, estos deben estar ubicados en lugares estratégicos para que se pueda disponer con ma-

por rapidez de estos, y que exista además un chaleco salvavidas para cada una de las personas de a bordo, además se establecen diferentes reglas técnicas para el uso de los medios de salvamento, -- como bolsas salvavidas, aparatos de flotación, tratando de que sea su funcionamiento lo más automático posible, ya que se revisaron -- periódicamente estos medios de salvavidas, deberán de reunir además cualidades especiales como son de volumen, peso, solidez y -- de eficiencia.

Cada bote salvavidas deberá contar con un volumen aritmético en relación con la dimensión y capacidad de cada buque. Además se estableció la cantidad de medios de salvamento que debe llevar cada buque, considerando que existen botes, salvavidas -- mecánicos, manuales y con motor, así como bolsas de aire, cha-- lecos flotantes, medios de señales y de comunicación; señalando -- que en cada salvavidas deberá tener aferrados todo su equipo necesario, que constará de un aparato portátil de radio, proyectores -- de señales, luces de bengala, objetos de pesca, cabos flotantes --- cuchillo, esponjas, anclas flotantes, medios de reparación, abre-- latas, bombas de aceite, botiquín, linterna eléctrica, ración de alimen-- tos, etc; estos medios de salvamento deberán estar marcados con -- pintura luminosa.

Los buques deberán contar con aparatos lanzacabos, señales de socorro, plan de tripulación y organización en caso de --

emergencia, practicarán ejercicios simulando emergencias.

Existe reglamentación y manuales específicos para el uso de cada uno de estos dispositivos de salvamento, principalmente para manejo técnico, estableciendo ciertas diferencias en relación a los buques transportadores de carga, de pasajeros y a los mixtos, en virtud de que cada uno de los tres dé servicios, debe contar con medidas adecuadas a su transporte.

#### CAPITULO IV.- RADIO TELEGRAFIA Y RADIO TELEFONIA.

En este capítulo se acuerda todo lo referente a medios de comunicación del buque ya la estación receptora más cercana de radiotelefonía y radiotelegrafía, durante el tiempo que dure el buque en el mar. Se estableció que toda embarcación posterior a la fecha de este Convenio, deberá contar con todas las instalaciones de comunicación que aquí se establecen. Para su funcionamiento llevará todo buque por lo menos un oficial radiotelegrafista y otro radiotelefonista; el radiotelegrafista deberá escuchar continuamente en la frecuencia radiotelegráfica de socorro, cualquier señal de informe o que le solicite un servicio, de ser posible contará con una autoclarina acondicionada a un altavoz para que en los momentos en que esté en función el oficial encargado de recibir las señales, haya manera de enterarse de cualquier mensaje de emergencia.

Esta frecuencia puede ser interrumpida durante el tiempo que dure cualquier comunicación en otras frecuencias, pero solamente en estos períodos se podrá interrumpir la función de estos dispuestos al recibir cualquier mensaje, este estado de actividad durará desde el momento en que el buque se desprende del puerto hasta cuando toca su puerto de destino.

Respecto a servicios de escucha radiotelefónica, deberán de observarse las disposiciones anteriormente enunciadas y sólo pueden suspenderse además de las situaciones anteriores, cuando en opinión del capitán las comunicaciones pudieran representar un peligro para la buena navegación del buque.

Las estaciones de transmisión deberán estar situadas de manera que no se causen interferencias, debidas a ruidos extraños de origen mecánico o cualquier otro tipo que perjudiquen la recepción y emisión de señales, siendo el lugar más apropiado la parte más alta del buque, contando esta cabina con un compartimiento donde se aloje para dormiri el oficial radiotelegrafista, contará con la cabina con un reloj de funcionamiento exacto, luz de emergencia, repuestos y herramienta para areparación del transmisor, contra esta cabina con un receptor de reserva, así como fuente de energía especial para caso de emergencia, debiendo conectar rapidamente el receptor de emergencia por esto, el receptor principal y el de emergencia deberán es-

tar conectados a la misma antena; la orden de llevar autoalarma telegráfica nació en esta conferencia, debiendo reunir requisitos de carácter técnico como son:

Que puede funcionar con ajuste manual por cualquier señal de alarma radiotelegráfica costera, no deberá funcionar con interferencias atmosféricas ni por otra señal distinta a la de alarma, cuando exista falla del aparato la autoalarma deberá dar un aviso continuo que se escuche en la cabina y en el alojamiento donde duerme el oficial, deberá soportar condiciones de vibración, humedad y cambios de temperatura, así como pruebas periódicas de funcionamiento y revisión a su generador. Antes de su aprobación e instalación deberá asegurarse por medios de ensayos prácticos de su exacto funcionamiento, durante el viaje se deberá aprobar por lo menos una vez cada 24 horas.

Respecto a las instalaciones radiotelegráficas para botes salvavidas con motor se exige que se incluya un transmisor un receptor y una fuente de energía diseñada para que pueda ser usada por una persona sin experiencia adaptada a la frecuencia de socorro.

Deberá contar con un dispositivo automático para la transmisión de señales radiotelegráficas de alarma y socorro con un alcance normal mínimo, con la finalidad de que al recibir las señales sea corto el perímetro que localizar, llevará una antena de tipo fija junto con los medios para soportarla a la máxima altura practicable.



una antena sostenida por globo cuando sea posible, su funcionamiento se deberá probar por un oficial radiotelegrafista en intervalos semanales, cargando las baterías periódicamente se equiparán las embarcaciones de salvamento con un aparato portátil capaz de flotar en el agua sin derretir, también adaptadas a la frecuencia radiotelegráfica de socorro, siendo su manejo automático y también por una persona inexperta; su antena de deberá adaptar al mástil del bote salvavidas con su batería adjunta.

Todo buque contará con un diario abordo el que se guardará en la cabina radiotelegráfica durante el viaje en el cual anotará su nombre, la hora y el mensaje. Este diario estará sujeto a una inspección periódica por parte de los oficiales autorizados por la administración.

#### CAPITULO V. -- SEGURIDAD DE LA NAVEGACION.

Las disposiciones que encontraremos serán de aplicación a todos los buques, excepto para los buques de guerra y los de navegación, o los grandes lagos de América del Norte. Las principales reglas hablan sobre las señales y mensajes en caso de peligro, ya que el capitán de todo buque que se encuentre en peligro deberá enviar información ya sea en el idioma inglés de preferencia, por medio del Código Internacional de señales, este deberá transmitirse a todos los buques próximos, así como al primer punto de la costa con que pueda comunicarse y esté a las autoridades compe-

tentes, esta transmisión será gratuita para los buques interesados.

Los mensajes contendrán. La naturaleza del peligro o el estado de emergencia, la ubicación del barco, la hora y la fecha, motivo de la situación, si es posible la presión barométrica, dirección y fuerza del viento y estado del mar.

Respecto a los servicios meteorológicos los gobiernos contratantes se comprometen a proporcionar todos los datos que se encuentren en puertos, costas y en altamar, para que tomen las disposiciones necesarias para su examen, difusión e intercambio de datos, con la finalidad de preparar y documentar a las naves del estado del tiempo. Habrá también un servicio de vigilancia y estudio de hielos, principalmente en el Atlantico Norte, durante toda la estación se vigilarán los límites de las regiones de hielo a fin de informar de su existencia a todos los barcos que crucen esta región, este servicio lo realizarán buques y aviones patrulleros, que comunicarán la dirección, velocidad en la profundidad de hielos. (4).

Los mensajes de socorro deberán ser auxiliados obligatoriamente por buques, avión o embarcación salvavidas que las reciba; también deberá retransmitirlo, el capitán del buque en peligro tiene derecho a requisar uno o varios de los buques que hayan acudido que consideren más capaces a prestarles especial socorro. Las

---

(4). Recomendación s de la C.C.M.I. Oficina de Publicidad de la O.N.U. Pág. 26, 51, 116.  
New York - 1948.

señales de auxilio serán realizadas desde los puertos salvavidas y las comunicaciones de salvamento marítimas, utilizarán las señales establecidas para esto deberán llevar a bordo una lámpara de señales diurnas que no se alimenten solamente de la fuerza de energía eléctrica principal del buque, así como la utilización de todos los medios de señales de que dispongan quedando prohibido todo uso indebido de esas señales.

Será obligación de los Gobiernos Miembros el establecimiento y mantenimiento de todo tipo de instalación que sea necesaria para protección de las naves como son, faros, radiofaros, aparatos eléctricos de señales, así como un cuerpo permanente de salvamento en general. Se establece en este Capítulo la interpretación de las diferentes señales enviadas por todo buque en peligro, encargándose la O.C.M.I., de informar a todos los Miembros de cualquier modificación de las señales de auxilio.

#### CAPITULO VI.- TRANSPORTE DE GRANO.

En este Capítulo se acordarán las disposiciones que deberán regular todo lo referente a la transportación de grano, como lo es el trigo, maíz, avena, zenteno, cebada, arroz, legumbres secas y semillas; tomando en consideración que cuando una bodega está totalmente llena de grano, este deberá estibarse de manera que ocupe todos los espacios vacíos, evitando así se corra el grano en la bodega, cuando la bodega solo se llene parcialmente se dividirá me

diente un mamparo longitudinal construido de tabloncs que estén en línea, con relación al eje del buque si llegara a desnivelarse se recurrirá a todos los medios técnicos posibles para controlar el nivel de la carga obteniendo así una garantía más de seguridad del transporte de estos alimentos equiparados con la vida humana en el mar. Se establecieron en este Capítulo diversas reglas de carácter técnico y mecánicos referentes a comodidad, frescura y movilidad de la mercancía, siendo prohibida la transportación de grano a granel sobre la cubierta o en el entrepuente de un buque, excepto cuando se asegure mayor estabilidad de esta mercancía, debiendo estar a una altura ventilable entre el piso y el grano.

Los tanques de doble fondo utilizados para asegurar la estabilidad en los buques, deberán tener compartimiento de dimensiones espaciales evitando invada espacios a los del grano, de preferencia deberá tener cada buque un plan anteriormente trazado para el almacenamiento y acondicionamiento de esta mercancía, que deberán seguir en cada carga y descarga, la Administración o un Gobierno Miembro podrá eximir a determinados buques ciertos requisitos así exigidos cuando lo considere necesario, debiendo darle éste autorización por escrito.

## CAPITULO VII.- TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS.

Este Capítulo es de aplicación al transporte de mercancías

que presinden peligro, dividiéndose en las siguientes clases especiales: Explosivos, gases, líquidos inflamables, sustancias oxidantes, peróxidos orgánicos, sustancias venenosas, infecciones, radioactivas, corrosivas, sustancias peligrosas varias, para su transporte será necesario que se ajuste a todos y cada una de las disposiciones establecidas en esta Convención, para su manejo cada gobierno contratante formulará instrucciones detalladas sobre la forma segura de embalar y estibar estas mercancías, respecto al embalaje se determina que deberá estar en buenas condiciones, ser de tal naturaleza que toda la superficie interior no sea tocada peligrosamente por esta mercancía, además que sea capaz de resistir los daños ordinarios de manipulación; contendrán obligatoriamente a todos los recipientes, marcas y etiquetas que describan el contenido, debiendo ser con su nombre comercial, todo buque que transporte estas mercancías deberá llevar certificado o declaración de autorización, así como una lista especial detallando toda la mercancía. Cuando el buque sea de pasajeros, solo se podrá transportar cartuchos y cohetes de seguridad, pequeñas cantidades de explosivos que no exceda de nueve kilogramos en total; señales de socorro utilizables en buques o aviones, polvos artificiales que sea poco probable que exploten con violencia, sólo podrán alterarse estas disposiciones en ocasiones especiales, debiendo adaptar medidas de seguridad apropiadas por la administración.

## CAPITULO VIII.- BUQUES DE PROPULSION NUCLEAR.

La Conferencia protegiendo la vida humana consideró necesario reglamentar diferentes aspectos sobre los buques impulsados por energía nuclear, ya que este tipo de combustibles requiere especiales consideraciones para no poner en peligro a los seres humanos que se encuentren en el buque. Respecto a las características de construcción, normas de inspección y montaje de la instalación del reactor de energía nuclear, estarán sometidas a la aprobación y autorización de la Administración que deberá encontrarlas satisfactorias, tomando en consideración que la presencia de radiaciones afectará a los inspectores que deberán tomar las medidas para asegurar el número de peligros en las radiaciones de origen nuclear, tanto en el mar como en los puertos, donde pueda perjudicar al ser humano, contará en sus instalaciones con aparatos que permitan evaluar la exigencia de radiaciones, la cual deberá observarse siempre al día, elaborarán un manual de funcionamiento muy detallado para la formación y guía del personal encargado del manejo de la Central Nucleoeléctrica, en el cumplimiento de todas las funciones relativas a la Central que sean importantes para la seguridad; este manual se elaborará por duplicado, debiendo ser aprobado por la organización el cual deberá conservarse a bordo del buque.

Se establece en la regla nueve, que deberán efectuarse visi

tas periódicas por lo menos una vez al año, en las cuales se revisarán todos los requisitos exigidos para las instalaciones y vigilancia según el manual aprobado.

Se establece también una fiscalización especial a este tipo de buques antes de entrar a los puertos, con el objeto de verificar la existencia a bordo de su certificado de seguridad para buques de propulsión nuclear en vigor, y de comprobar que no existen radiaciones indebidas u otros peligros tanto para la mar como para el puerto para la tripulación, los pasajeros el público o para la vías de navegación.

Como podemos observar esta Conferencia abarca muchos aspectos diferentes relacionados a las causas que puedan producir un peligro para la vida humana en el mar, siendo esta el motivo de máximo interés de la Convención que se considera como una de las más importantes.

## BIBLIOGRAFIA .

1.- Boletín Informativo de la O.C.M.I.

No. 15

Edit.- Oficina Informativa de la O.C.M.I.  
Londres 1970.

2.- Documentos básicos de la O.C.M.I.  
Editorial O.C.M.I., Inf., a los Es-  
tados Miembros, Londres, 1962.

3.- Conferencia Internacional sobre se-  
guridad de la vida humana en el mar.  
Londres, 1963.

4.- Recomendaciones de la O.C.M.I. --  
Edit. oficina de Publicidad de la --  
O.N.U., New York, 1964.



B). - CONFERENCIA INTERNACIONAL PARA PREVENIR  
LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR -  
POR HIDROCARBUROS.

La idea de esta Conferencia nació de una resolución de la Asamblea en abril de 1961, para deliberar sobre la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, con el propósito de establecer las medidas convenientes y necesarias destinadas principalmente a los buques. Esta Conferencia se llevó a cabo en la ciudad de Londres, del 26 de marzo al 13 de abril de 1962, o sea casi un año después de haber nacido esta proposición.

En dicha conferencia estuvieron representantes de 41 países así como catorce naciones observadoras y organismos especializados de las Naciones Unidas, también asistieron organizaciones gubernamentales y no gubernamentales. Se eligieron como Presidente de la Conferencia, al Jefe de la Delegación del Reino Unido Sir Gilmour Jenkins. Se nombraron tres Vicepresidentes: Sir Gilbert Grandval de Francia, Almirante A.C. Richman de Estados Unidos de América y el Sr. E.F. Roudot de la Unión de República Socialista Soviética. (1)

En la Conferencia se preparó los textos de las propuestas que originaron este Convenio.

---

(1) Boletín Informativo de la C.C.M.I. a los Estados Miembros.  
No.12 Pag.13.  
Londres 1970.

Una de las principales resoluciones que se sometieron a la aprobación de la Conferencia y otros Organismos Especializados son las siguientes:

- 1.- Abstención completa de toda descarga al mar de hidrocarburos persistentes.
- 2.- Necesidad de alentar las adhesiones de nuevos gobiernos al presente Convenio.
- 3.- Descarga al mar de mezclas de hidrocarburos por los petroleros.
- 4.- Instalación de receptores de residuos de hidrocarburos en las terminales de carga de hidrocarburos y de otras cargas a granel.
- 5.- Evitar las descargas de hidrocarburos y sus mezclas de buques que no fueren petroleros.
- 6.- Recepción de los aceites lubricantes usados.
- 7.- Preparación de manuales con instrucciones sobre los medios para evitar la contaminación por hidrocarburos.
- 8.- Necesidad de investigar sobre la prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos.
- 9.- Coordinación de las investigaciones. y,
- 10.- Creación de comisiones nacionales sobre la contaminación de hidrocarburos.

Como todas las Conferencias el acta fué elaborada en un solo ejemplar en los idiomas Inglés, Francés, Ruso y Español, quedando esta en la O.C.M.I., y enviando una copia certificada a cada uno de los Gobiernos Participantes, así como otro ejemplar a la O.N.U., para su registro.

El desarrollo de la Asamblea se inició acordando definiciones para las siguientes expresiones en esta Conferencia y en el manejo práctico de los buques.

"DESCARGA".- Cuando se refieren a descarga se entenderá que es exclusivamente de hidrocarburos o mezclas de ésta, o sea escapes y expulsiones por cualquiera que fuera la causa.

DIESEL-OIL PESADO.- Es usado por los buques cuya destilación es una temperatura de 340 OC.

"MILLA".- Será la Milla Náutica de 1852 mts.

"HIDROCARBUROS".- Será el petróleo crudo fuel-oil, diesel-oil pesado, o aceite lubricante.

"BUQUE".- Significa una embarcación de mar de cualquier tipo incluyendo los artefactos flotantes, ya sean auto-propulsadas o a remolque de otro buque, que efectúen un viaje por mar (2).

El Ambito de Validez de este Convenio serán los Territorios

---

(2) La O.C.M.I. y la Cooperación Técnica.  
Oficina de Publicidad de la O.N.U. Pag. 112.  
Londres 1968.

de los gobiernos contratantes o cualquier otro territorio cuyas relaciones internacionales dependan de la responsabilidad y de un gobierno, el cual se haya hecho extensivo tacitamente el presente Convenio; así como a todos los buques matriculados en cualquiera de los territorios de un gobierno contratante, exceptuando los buques petroleros no matriculados que posean un arqueo bruto inferior a 150 toneladas y buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea menor a 500 toneladas; estas naves estarán reguladas por disposiciones que dic e cada uno de sus gobiernos, en igual forma los buques destinados por el momento a la industria ballenera o a operaciones de pesca, buques de guerra y buques auxiliares de la marina de guerra durante su período de servicios.

Los Gobiernos Participantes se comprometerán a adaptar las medidas apropiadas para que se apliquen las prescripciones equivalentes a las del presente convenio a los buques referidos anteriormente, así como la aplicación de medidas prácticas y razonables, con la finalidad expresada en la Asamblea en esta Conferencia.

‘Quedar<sup>á</sup> prohibido a todo petrolero la descarga de hidrocarburo o sus mezclas dentro de los límites de cualquiera de las zonas prohibidas establecidas en la Asamblea, descargandolas lo más lejos posible de tierra, no se aplicarán estas prohibiciones siempre que se traten de asegurar su propia seguridad o la de otro buque para evitar daños, para salvar vidas humanas en el mar, en -

Virtud de una avería o como precaución razonable para no tener un contratiempo. Tampoco se aplicará este Convenio a la descarga de residuo procedente de la purificación del fuel-oil o aceites lubricantes tratando que éste se efectúe lo más lejos de tierra, o cuando los aceites lubricantes sean filtrados o escurridos de los compartimientos de máquina. (3)

Toda contrariedad a las disposiciones de este Convenio constituyen una infracción punible por la legislación del territorio del cual depende el buque, debiendo ser suficientemente severas, como para desalentar tales descargas ilegales, poniendo en conocimiento a la O.C.M.I., de las sanciones aplicadas efectivamente por cada gobierno contratante.

Se deberá proveer, a todo buque relacionado con este Convenio de dispositivos especiales que permitan efectuar en la medida que sea razonable y posible el escape de fuel-oil o de diesel-oil pesado.

También se acordó que cada gobierno contratante tomará las medidas necesarias para fomentar la creación de instalaciones para recibir sin ocasionar demoras a los buques, los residuos y mezclas que los buques que no fueren petroleros para descargar después de que hayan separado el agua de la mezcla o también

(3) Conferencia Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, O.C.M.I. Londres. 1961 Pag. 39.

cuando el buque tenga que sufrir reparaciones; cada Gobierno señalará cuales son sus puertos y terminales de carga de su territorio apropiado, para tal caso, también tienen el derecho de señalar ante la O.C.M.I., cuales puertos de otros países no cumplen con este requisito. Todos los petroleros y buques que usen hidrocarburos como combustible llevarán un libro de registro de hidrocarburos independiente del diario de navegación oficial.

En el caso de descargas o escapes de hidrocarburos o sus mezclas deberá hacerse el asiento en el libro de registro, indicando las circunstancias y causas de tales descargas o escapes, cada página del libro de registro de hidrocarburos, será firmado por el oficial u oficiales responsables de las operaciones en cuestión; los asientos se efectuarán en todo idioma oficial del territorio, del cual depende el buque, o bien en Inglés, Francés, debiendo estar este libro en un lugar de fácil acceso para los fines de su inspección, conservandolo durante un período de dos años, a partir del último asiento, esta inspección se llevará a cabo en forma expeditiva evitando una posible demora en el buque.

El presente Convenio permanecerá abierto a la firma durante tres meses a partir de la fecha indicada, y después de este plazo continuará abierto para su aceptación.

Los Gobiernos de los Estados Miembros de las Naciones Uni

das o cualquiera de los Organismos Especializados o partes del estatuto de la Corte Internacional de Justicia podrán entrar a ser parte del Convenio cuando firmen sin reservas la aceptación, firmen reservas seguidas de aceptación, o la aceptación.

"Respecto a propuesta relacionada con esta Conferencia pueden ser efectuadas a petición de cualquier gobierno contratante, presentandola ante la O.C.M.I., y ésta la comunicará a todos los Miembros para su aceptación o consideración.

Esta propuesta debe ser aprobada por mayoría de dos tercios de los Miembros de la Asamblea de la Organización y por el Comité de Seguridad Marítima de la O.C.M.I., una vez aprobada deberá ser distribuida a todos los gobiernos miembros para su conocimiento. (4)

Toda propuesta se hará por lo menos a seis meses antes de la revisión de la Asamblea con el fin de examinarlos y corregirlos si es necesario. Si se hace fuera de este plazo se comunicará por separado a cada uno de los Miembros con el fin de obtener sus comentarios o aceptación; una vez aceptada por la mayoría exigida, de acuerdo a sus Estatutos, y así totalmente discutida la propuesta en Sesión Pública y Plenaria podemos decir que ya se aprobó y

---

(4)

Documentos Básicos de la O.C.M.I.  
Oficina de Información O.C.M.I.  
Londres 1964 . Pag. 95 y 120.

se considerará aprobada. Después de aprobada la enmienda deberán transcurrir doce meses para considerarla como obligatoria.

Debemos recordar que una propuesta o recomendación debiera hacerse por escrito y en cualquiera de los idiomas oficiales.

Como podemos observar los acuerdos que se tomaron en la Conferencia fueron dirigidos para evitar en forma general la contaminación de las aguas del mar, siendo de gran ayuda y utilidad, ya que en la actualidad existen muchos elementos que se descargan en el mar contaminandola. Y sería más efectivo si realmente se cumplieran estas disposiciones en forma completa.

En esta forma se dio por terminada la Conferencia en la Ciudad de Londres el 13 de abril de 1962.



## BIBLIOGRAFIA.

- 1.- Boletín Informativo de la O.C.M.I. a los Estados Miembros. No. 12.  
Edit. O.C.M.I., Londres, 1970.
- 2.- O.C.M.I. y la Cooperación Técnica.  
Edit. Oficina de Publicidad de la O.N.U., - - - -  
Stationery - Society Ltd.  
Londres, 1968.
- 3.- Conferencia Internacional para prevenir la contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos.  
O.C.M.I., 1965, Londres, pág. 39.
- 4.- Documentos básicos de la O.C.M.I.  
Edit. - Of. O.C.M.I.  
Londres, 1964.

C). - CONVENCIÓN INTERNACIONAL SOBRE FACILITACIÓN DE VIAJES Y TRANSPORTES MARÍTIMOS.

Esta Conferencia se llevó a cabo por invitación de la OCMI, celebrándose en la ciudad de Londres del 24 de marzo al 9 de abril de 1965, con el propósito de elaborar un nuevo Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional. Estuvo complementada por Representantes de 57 estados, a través de sus delegaciones debidamente autorizados, entre las cuales estuvo la de nuestro país.

Como en la mayoría de las Convenciones Internacionales, asistieron también observadores de países no Miembros de la OCMI, así como de las siguientes Organizaciones Intergubernamentales que fueron invitadas:

Las Naciones Unidas, la O.T.O.M.S., U.N.E.S.C.O., O.A.C.I., Comisión Oceanográfica Intergubernamental, Consejo de Cooperación Aduanera, Oficina Internacional de Epizootias, Organización de Cooperación y Desarrollo Económico, así como diversas Organizaciones no-Gubernamentales.

La Conferencia eligió al Sr. G.E. Do Nascimento E. Silva, Jefe de la Delegación de Brasil, como Presidente de la Conferencia, además se eligieron cuatro Vice-presidentes: El Sr. Mariam Fila, Jefe de Delegación de Polonia, Sr. Van Ijsseldijk de los Países Bajos, Sr. S.M.A. Banister, de la Delegación del Reino Unido y al

Sr. D.E. Ogisi de la Delegación de Nigueria.

El Secretario General de la Conferencia fué el Sr. Jean Roullier y el Secretario Ejecutivo, el Sr. Roger Grosclaude.(1)

La base principal de discusión de la Conferencia, fué el proyecto de nuevo Convenio Internacional para facilitar el tráfico Marítimo .

Como resultado de sus deliberaciones consignadas en la reseña e informes de las Comisiones respectivas y las Sesiones Plenarias, la Conferencia preparó y abrió para su firma y aceptación este nuevo Convenio.

Mencionaré las principales resoluciones a que se llegaron:

1o. - Necesidades de Fomentar las Aceptaciones y las adhesiones del Convenio.

2o. - Aceptación de las Normas.

3o. - Creación de Comisiones Nacionales y Regionales para su estudio.

4o. - Constitución de un Grupo Especial de Trabajo.

5o. - Trabajo futuro sobre facilitación.

6o. - Facilitación de Viajes y Turismo Internacional.

Esta Acta final se firmó en Londres el 9 de abril de 1965, siguiendo las normas de las Conferencias anteriores, fué en un so

(1) Convenciones Relativas a la C.C.M.I.  
La C.C.M.I. New York 1966  
Pag. 86, 129 y 171.

lo ejemplar en los idiomas Inglés, Frances, Ruso y Español, enviando copia certificada a cada uno de los Gobiernos Participantes.

Deseando facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, formalidades y demás requisitos documentales, la Conferencia llegó a Acuerdos importantes de los cuales mencionaré en este trabajo las más sobresalientes.

Se estableció que los gobiernos contratantes de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio se comprometen a cooperar en la elaboración y aplicación de las medidas destinadas a facilitar la entrada, estancia en puerto y salida de los buques. Estas medidas serán, en lo posible tan favorables las que están en vigor para otros medios internacionales de transporte.

Las medidas destinadas previstas en este Convenio se aplicarán en igual forma a buques de los estados que sean o no partes del presente Convenio, no aplicándose así a los buques de guerra ni a las embarcaciones de recreo.

Ninguna de las disposiciones de este Convenio deberá interpretarse como obstáculo para la aplicación de medidas más favorables de que goce o podría gozar el tráfico marítimo en relación a la legislación nacional de un gobierno contratante o de las disposiciones de cualquier otro acuerdo internacional, así como impedimento para que un gobierno aplique las medidas diferentes en for-

ma adecuada para sus intereses preservando la moralidad, Seguridad y el orden público o para impedir la introducción o expansión de enfermedades que puedan poner en peligro la salud pública.

Todas las cuestiones que no sean objeto de disposiciones expresas en el presente convenio, estarán sujetas a la Legislación de los Gobiernos Contratantes.

Se estableció que el presente Convenio estará abierto a la firma durante seis meses a partir de esta fecha y, después de este plazo quedará abierto a la adhesión. La Aceptación o Adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario General. El presente Convenio entrara en vigor sesenta días después de la fecha en que los Gobiernos de diez estados por lo menos lo hayan firmado sin reserva de aceptación, o hayan depositado instrumento de Aceptación o Adhesión.

Cualquier Gobierno que acepte o se adhiera posterior a la firma se considerará obligado a cumplirlo sesenta días después de haberse adherido.

El Secretario General de la O.C.M.I., notificará a todos los Gobiernos Contratantes cuando este Convenio se extienda a cualquier otro estado o territorio, haciendo constar en cada caso la fecha a partir de la cual se aplicarán sus normas.

Este Convenio puede ser modificado por sus gobiernos miembros.

97

bros, ya sea a iniciativa que uno de ellos envíen por separado o en cualquier Conferencia reunida por tal efecto. Si la iniciativa la efectúa por separado la deberá enviar al Secretario General y ésta la hará saber directamente a todos los Miembros para que la examinen y envíen sus comentarios o aceptación, el Estado que no conteste se considerará que tácitamente la ha aceptado, para tal efecto se deberá de vencer el plazo de seis meses para su contestación. Si la propuesta ha sido aceptada el Secretario General la dará a conocer a la totalidad de los Miembros.

El presente Convenio una vez que haya sido aceptado y puesto en vigor será registrado ante las Naciones Unidas de acuerdo con el Artículo 112 de esta misma.

Respecto a las reglas técnicas que se adoptaron en la Convención señalaré las definiciones que se dieron para los siguientes conceptos:

Aparejos y Pertrechos del Buque.- Serán los artículos distintos de las piezas de recambio del buque que serán utilizadas durante el viaje del mismo, como son las embarcaciones de salvamento, material de salvamento, muebles y otros artículos de equipo.

Armador.- Será el propietario o el que explota un buque, sea esta persona física o jurídica.

Autoridades Públicas.- Organismos o Funcionarios de un

Estado encargado de aplicar o hacer cumplir las Leyes o Regamentos de dicho Estado. Relacionados con cualquiera de las normas - recomendadas en este Convenio.

Carga. - Son todos los bienes, mercancías, objetos y artículos de cualquier clase transportados a bordo del buque distintos - del correo, provisiones de abordo, pertrechos y aparejos, efectos y mercancías de la tripulación, así como equipaje de los pasajeros.

Correo. - Correspondencia y demás objetos confiados por la Administración Postal, remitidas a otras Administraciones posta-les.

Equipajes. - Acompañados de pasajeros, bienes transportados por cuenta de un pasajero a bordo, ya sean de su posesión personal por cuenta de otra, a condición de que no sea objeto de Contrato de Transporte.

Hora de Llegada. - Será la hora en que un buque fondea o - atraca en un muelle de un puerto,

Miembro de la Tripulación. - Toda persona contratada especialmente a bordo para trabajos o servicios del buque que figura - en la lista de tripulación.

Provisiones de Abordo. - Mercancías para ser utilizadas a - bordo, incluyendo productos de consumo, artículos para vender a los pasajeros o a los Miembros de la Tripulación, el combustible y lubricantes.

Se recomienda así mismo que las autoridades públicas traten de funcionar en solo dos o más documentos que sean similares teniendo en cuenta el interés de las personas de llenar los menos documentos posibles.

Las autoridades exigirán unicamente a los buques la entrega de los siguientes documentos:

- a).- La Declaración General.
- b).- La de Carga.
- c).- La de Provisiones de Abordo.
- d).- La de efectos y Mercancías de la Tripulación.
- e).- La lista de la Tripulación.
- f).- La lista de pasajeros.
- g).- El documento exigido al Correo por el Convento Postal Universal.
- h).- La declaración Sanitaria Marítima. (2).

En la Declaración General las Autoridades Públicas solo deberán exigir los siguientes datos:

- a).- Nombre y Descripción del buque.
- b).- Nacionalidad del buque.
- c).- Por menores relativos a la matrícula.

(2) Conferencia Internacional sobre Facilitación de Viajes y transporte marítimo.



h). - Número de Miembros de la Tripulación.

i). - Número de Pasajeros.

j). - Por menores del Viaje.

k). - Fecha y hora de llegada o fecha de salida.

l). - Puerto de llegada o de salida.

m). - Situación del buque en el Puerto.

Las Autoridades deberán aceptar un ejemplar del manifiesto del buque, en lugar de la larga declaración de carga, a condición de que esta contenga todos los datos previstos en la práctica.

Respecto a los informes de la tripulación las autoridades deberán pedir únicamente los siguientes:

1. - Apellido.

2. - Nombre

3. - Nacionalidad

4. - Número de Pasaporte o Documento Oficial de identidad.

5. - Fecha y lugar de Nacimiento.

6. - Profesión.

7. - Sexo.

8. - Puerto de embarque o desembarque.

9. - Duración en el lugar de destino.

10. - Firma.

En caso de que las personas de abordaje deban probar estar

Vacunadas contra enfermedades epidémicas, las autoridades aceptarán el Certificado Internacional de Vacunación sin efectuar control aduanero de equipajes únicamente, por sondeo o selección, su primiendo al mínimo las formalidades.

Las Mercancías que han sido objeto de una declaración a la entrada de puerto y que permanescan a bordo, no deberán exigir nueva declaración a la salida del puerto. (3)

Cuando haya escalas consecutivas en dos o más puertos de un mismo país, las formalidades y documentos exigidos en la escala anterior tendrán vigencia en las siguientes visitas. En la trami tación de documentos, las autoridades, siempre que sea posible de berán aceptarlos en cualquiera que sea la lengua en que estén re dactados.

En lo que respecta a documentos de los pasajeros se tomarán medidas a fin de que los pasaportes o medios de identidad sean con trolados una sola vez, tanto a la llegada del buque como a la sal ida restituyendolo de inmediato, aceptando la tarjeta de embarque o desembarque que llenó el pasajero y solo podrán exigir un ejem plar de ésta, para facilitar la tramitación de formalidades relativas a la carga, los pasajeros, la tripulación y el equipaje. Con la coo peración de armadores y administradores portuarios adoptarán dis posiciones

---

(3) Información a los Estados Miembros de la O.C.M.I.  
Boletín No. 9 Pag. 23.  
Londres 1970.

posiciones encaminadas a la conducción individual y continua de pasajeros y equipajes, así como un sistema que permita identificar y retirar rápidamente el equipaje. Se instalarán accesos fáciles y rápidos para los pasajeros y sus equipajes a los medios de transporte o a las oficinas administrativas.

Respecto a higiene, Servicios Médicos y Servicio Veterinario se recomienda que cuando se exijan certificados sanitarios para el desembarco de ciertos animales, plantas o de productos animales o vegetales, serán simples y sencillos, ya que se procurará entablar relaciones por radio antes de la llegada del buque, describiendo su cargamento para prevenir se propagen epidemias o enfermedades contagiosas, y en tal caso la autoridad sanitaria del puerto enviará personal médico especializado. (4).

Se estableció también en este Convenio, que las Autoridades Públicas contarán con instalaciones y servicios necesarios para la vacunación, revacunación o curación, así como la expedición de certificados internacionales de sanidad.

Se establecieron en este Convenio disposiciones diversas, cuando las autoridades públicas exijan a los armadores la provisión de fianzas u otras formas de garantía para el cumplimiento de obligaciones relativas a salud pública, protección veterinaria, aduana

---

(4) Documentos Básicos de la C.C.M.I.,  
C.C.M.I., Londres 1972,  
Págs. 61 y 73.

nas e inmigración, deberán exigirla en una sola fianza global.

Los servicios relativos a los puentes serán en forma gratuita para el pasajero procurando establecer personal adecuado -- a los períodos de mayor volumen de trabajo , evitando demoras indebidas en los trámites.

Es así como de una manera amplia y hasta cierto punto detallada esta Convención trata de adoptar medidas simplificadoras -- de trámites basados en las disposiciones generales comunes a todos los países, se observa además libertad a cada país para reglamentar los diversos casos no previstos por la presente Convención.

## CONCLUSIONES .

1.- La O.C.M.I., es un Organismo Especializado de las Naciones Unidas, que se encarga del estudio de los Asuntos Marítimos en todos los aspectos, ya sea técnicos o jurídicos, que proporcionen Seguridad y Progreso en el Transporte Marítimo en general.

2.- Como todo Organismo Internacional, la eficacia y el buen funcionamiento de la O.C.M.I., se basa en la conciente responsabilidad que cada uno de los países adquiera para el cumplimiento de las disposiciones y recomendaciones exigidas, logrando así los fines perseguidos, obteniendo beneficios individuales y colectivos.

3.- Es estimulante la gran importancia que se le ha dado al Comité Jurídico de la O.C.M.I., siendo necesario que sesione permanentemente, ya que actúa sobre la elaboración de los reglamentos básicos de la Organización, así como la sanción a los actos que infrinjan sus disposiciones.

4.- Inicialmente sus finalidades eran técnicas -- más que nada, teniendo primordial importancia el Comité de Seguridad Marítima, ya que se encargaba del estudio y vigilancia de las recomendaciones dadas sobre seguridad de la Navegación, Armamento y Construcción de Buques, Manejo de Cargas Peligrosas y todo lo relativo a la Prevención de accidentes, Actualmente, la O.C.M.I. se ha trazado iguales fines jurídicos.

5.- De sus diversas Conferencias celebradas sobre medidas para prevenir la contaminación, sobre disposiciones en la construcción de Buques, se han obtenido vitales convenios, pero debido a diversos problemas Ju

rídicos, como son la territorialidad de las Leyes y soberanía de los países, no se han puesto en práctica totalmente, observando irresponsabilidad en muchos de los Países miembros.

6.- El hecho de que exista en el Derecho Internacional el principio de la libertad de los mares, no implica que se les reconozca a los Estados el derecho de abusar sobre la utilización del mar, y es altamente notorio que países altamente industrializados, con tal de no ver disminuidas sus utilidades económicas, vienen a contaminar, no solo sus aguas territoriales, sino también debido a las corrientes marítimas, grandes zonas de alta mar o de un tercer estado.

7.- No podemos negar que la labor realizada por la O.C.M.I., y en general por toda la O.N.U., es evidentemente meritoria en este campo; ya que tomando en cuenta las enormes lagunas jurídicas existentes, sus esfuerzos se han encaminado a realizar una ardua tarea de alcance internacional tendiente a subsanar estas fallas, esperamos entonces que en lo futuro, estos valiosos esfuerzos en el campo de la acción, no se queden en meros intentos y se encuentre lo más pronto posible una forma efectiva de evitar la contaminación Marítima.

8.- Se recomienda en consecuencia, la imposición inmediata de medidas prácticas técnico-jurídicas para combatir la contaminación de las aguas del mar en los ámbitos Nacional, Regional e Internacional, ya que de no adoptar una pronta y eficaz resolución, es probable como algunos científicos pronostican, que en un futuro muy próximo, nuestros mares se conviertan en un desierto acuático, con consecuencias funestas para la humanidad.

## BIBLIOGRAFIA.

## 1.- CONVENCIONES RELATIVAS A LA O.C.M.I.

Edt. - Of. Informativa de la C.N.U.  
NEW YORK , 1966.

## 2.- CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITACION DE VIAJES Y TRANSPORTES MARITIMOS.

Edt. Of. de Publ. de la O.C.M.I.  
Londres , 1965.

## 3.- INFORMACION A LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA O.C.M.I.

BOLETIN No. 9  
Londres , 1970.

## 4.- DOCUMENTOS BASICOS DE LA O.C.M.I.

Edt. Of. de Publ. de la O.C.M.I.  
Londres , 1968.

## BIBLIOGRAFIA.

AMICH, Julián "Diccionario Marítimo"  
Editorial Juventud.

AZCARRAGA, J. "La Carta de las Naciones Unidas"  
México 1968.

"BOLETIN INFORMATIVO DE LA OCMI Nos. 12 y 15"  
Editorial Oficina Informativa de la O.C.M.I.  
Londres 1970.

"CONFERENCIA INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA  
CONTAMINACION DE LAS AGUAS DE MAR -  
POR HIDROCARBUROS"  
O.C.M.I. 1965, Londres Pag. 39.

"CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITACION  
DE VIAJES Y TRANSPORTES MARITIMOS"  
Editorial Oficina de Publicaciones de la O.C.M.I.  
Londres 1965.

"CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD EN  
LA VIDA HUMANA EN EL MAR"  
Londres 1963.



"CONVENCIONES RELATIVAS A LA O.C.M.I."

Casa Chacery.  
Londres 1961.

"CONVENCIONES RELATIVAS A LA OCMI."

Editorial Oficina Informativa de la O.N.U.  
New York 1966.

"DOCUMENTOS BASICOS DE LA O.C.M.I."

Editorial O.C.M.I., Inf., a los Estados  
Miembros, Londres, 1962, 1964, 1968.

"FARIÑA , Francisco "Derecho Comercial Marítimo"

Tomo I, Editorial Bosch.  
Barcelona, España.

"Información a los Estados Miembros de la O.C.M.I.

Boletín No.9 Londres 1970.

"LAS NACIONES UNIDAS AL ALCANCE DE TODOS!"

Editorial Oficina de Información Pública de la  
O.N.U., New York 1960.  
2a. Edición en Español.

"O.C.M.I., QUE ES Y COMO FUNCIONA"

Editorial Oficina de Información de la O.N.U.  
New York, 1960.

"O.C.M.I. Y LA COOPERACION TECNICA".  
Editorial Oficina de Publicidad de la O.N.U.  
Stationery-Society Ltd. Londres, 1968.

"RECOMENDACION DE LA O.C.M.I."  
Editorial Oficina de Publicidad de la O.N.U.,  
New York, 1964.

-----SEPULVEDA, Cesar, "Derecho Internacional Público"  
Editorial Porrúa,  
México.