



26  
**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO**

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
ARAGON  
JEFATURA DE RELACIONES INTERNACIONALES**

**PARTICIPACION DE MEXICO EN LA  
ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL  
(OMI)**

**Prevención de la contaminación del medio marino  
(Convenio Internacional para prevenir la Contaminación  
por los Buques)**

**T E S I S**  
**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:**  
**LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**  
**P R E S E N T A :**  
**IRENE MENDIETA ROJAS**

**ASESOR: LIC. RAUL MORALES LOPEZ**



**MEXICO, D. F. OCTUBRE DE 1995**

**FALLA DE ORIGEN**



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

## INDICE

### **Participación de México en la Organización Marítima Internacional (OMI). Prevención de la contaminación del medio marino.**

(Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques)

#### INTRODUCCION

#### 1. LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

1.1 Antecedentes.....	1
1.2 Finalidades.....	4
1.3 Funciones.....	5
1.4 Miembros.....	7
1.5 Organos.....	15
1.5.1 Asamblea.....	15
1.5.2 Consejo.....	19
1.5.3 Comité de Seguridad Marítima.....	21
1.5.4 Comité Jurídico.....	22
1.5.5 Comité de Protección del Medio Marino.....	23
1.5.6 Comité de Cooperación Técnica.....	24
1.5.7 Comité de Facilitación.....	24
1.5.8 Secretaría.....	25

<b>2. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO</b>	
2.1 Cuestiones Generales.....	28
2.2 El Comité de Protección del Medio Marino.....	34
2.3 Convenios de la OMI relativos a la prevención de la contaminación del mar.....	38
2.4 Eficacia de las medidas adoptadas por la OMI.....	42
<b>3. CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES (MARPOL 73/78)</b>	
3.1 Antecedentes del Convenio MARPOL 73/78.....	49
3.1.1 Convenio para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1954.....	50
3.2 El Convenio de 1973.....	52
3.2.1 Ratificación del Convenio.....	59
3.3 Protocolo de 1978 relativo al MARPOL.....	60
3.3.1 Reconocimientos y certificación.....	62
3.3.2 Efectos del MARPOL 73/78.....	65
3.4 Estado Jurídico del MARPOL 73/78 .....	68
<b>4. CANALES DE CONCERTACIÓN ENTRE LAS DEPENDENCIAS DEL GOBIERNO DE MÉXICO INTERESADAS EN LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO.</b>	
4.1 La Política Exterior de México.....	72
4.1.1 Principios de la Política Exterior de México.....	74
4.2 Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.....	79
4.3 Plan Nacional de Desarrollo (1988-1994).....	82

4.4	Grupo Intersecretarial para Asuntos de la OMI.....	85
4.5	Aceptación de un instrumento jurídico internacional y su obligatoriedad para nuestro país.....	89
5.	<b>PARTICIPACION DE MEXICO EN LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO Y EN LOS TRABAJOS QUE AL RESPECTO LLEVA LA OMI.</b>	
5.1	Compromisos adquiridos por México en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD) (Río de Janeiro, Brasil, junio de 1992).....	93
5.2	Participación de México en el Consejo de la OMI.(1994).....	96
5.2.1	Reelección de México al Consejo para el periodo 1995-1997.....	102
5.3	Participación de México en las reuniones del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) (1994).....	104
5.3.1	Actividades de seguimiento de la CNUMAD.....	108
5.4	Aplicación en México del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78).....	110
5.4.1	Cuerpo Colegiado para el Convenio MARPOL 73/78.....	110
5.4.2	Adhesión de México al Convenio MARPOL 73/78.....	113
5.5	Adhesión de México al Anexo V del Convenio MARPOL 73/78.....	116
5.6	Participación de México en el Proyecto "Iniciativa del Gran Caribe para los Desechos Generados por los Buques".....	122
	CONCLUSIONES.....	127
	PROPUESTAS.....	133
	BIBLIOGRAFIA.....	135
	ANEXOS	

## **ANEXOS**

- Anexo I**      **Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI).**
  
- Anexo II**      **Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, y Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1978.**
  
- Anexo III**     **Bases de coordinación del Grupo Intersecretarial para Asuntos de la OMI.**
  
- Anexo IV**     **Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo**
  
- Anexo V**      **Resolución A.735(18) aprobada durante la 18a. Asamblea de la OMI (Londres, 25 octubre - 5 de noviembre de 1993).**
  
- Anexo VI**     **Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78).**

## **INTRODUCCION**

**El mar es el ecosistema más extenso sobre la superficie de la Tierra, que cubre aproximadamente el 70% de ella. El mar ha sido una fuente tradicional de alimentos para los seres humanos y, en la actualidad, es una fuente importante de recursos energéticos y minerales. Por otra parte, los mares y océanos en su conjunto son un factor decisivo para la regulación de los climas terrestres y para el mantenimiento de concentraciones de bióxido de carbono y de oxígeno en la atmósfera.**

**En los últimos 25 años, la contaminación de los océanos del mundo ha llegado a ser una cuestión de creciente preocupación internacional que ha alcanzado proporciones alarmantes.**

**El mar ha sido considerado por el hombre como el recipiente natural de toda clase de desperdicios, la mayor parte de éstos, cerca de 20 mil millones de toneladas anuales, son vertidos en el mar, por lo general sin ningún tratamiento previo. El 90% de esos desechos permanecen en las zonas costeras, que son zonas altamente productivas, a diferencia de lo que ocurre en zonas de las grandes profundidades. El incremento de la generación de residuos y su diversificación hacia rubros como los desechos tóxicos y nucleares, ha agravado la contaminación del medio marino.**

**Otras causas de la contaminación marina son la explotación de energéticos y recursos minerales en las zonas costeras, así como el transporte marítimo, especialmente en forma de vertidos de hidrocarburos. La misma actividad turística y de recreación en el mar, han provocado daños considerables en los ecosistemas marinos, cuando no han sido debidamente reguladas. Por su parte, los usos militares del mar, incluidos los ensayos de armas nucleares, han contribuido a la contaminación del medio marino.**

Hasta ahora, las consecuencias de la contaminación marina se expresan en el deterioro de los ecosistemas marinos y en los daños a la salud humana. Es probable, sin embargo, que la contaminación marina alcance proporciones que terminen afectando la alta mar, con resultados imprevisibles.

El carácter mundial del problema significa que solo puede enfrentarse a la contaminación con éxito si los países marítimos del mundo combinan sus recursos y actúan de común acuerdo para prevenirlo.

La flota mundial enarbola muchas banderas, en consecuencia, las medidas que adopte cada país solo tendrán una leve repercusión sobre la totalidad del problema y, de hecho, una diversidad de medidas nacionales carentes de coordinación pueden incluso empeorar la situación.

Se ha presentado en todas las naciones del mundo una súbita preocupación sobre el asunto de la contaminación en el medio marino y los organismos especializados representan el medio idóneo para pronunciarse y para tratar de encontrar medidas encaminadas a su contención.

México no está ajeno a este proceso y aunque no es una potencia naval, gran parte de su territorio esta rodeado por mar, por lo tanto, la contaminación ocasionada en éste afecta directamente el interés de nuestro país, es por esto que debemos estar pendientes y participar en la Organización Marítima Internacional (OMI) activamente y velar porque los acuerdos tomados por la organización sean respetados a nivel internacional.

Por otra parte, las autoridades del gobierno de México no sólo deben participar activamente en este foro, sino que deben cuidar que las medidas internas estén acordes a las tomadas a nivel internacional.

Uno de los Convenios más importantes en cuestión de protección del medio marino, emanado en el marco de la OMI es el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78), al que se adhirió nuestro país, por lo tanto en este trabajo señalo las medidas que ha tomado el Gobierno de México para que las normas de dicho Convenio sean ejecutadas por las dependencias competentes.

También analizo las dificultades que enfrenta el Gobierno de México para ejecutar las normas establecidas en el Convenio MARPOL 73/78, en específico las relacionadas con el Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, a partir del establecimiento de la región del Gran Caribe como Zona Especial para los efectos de dicho Anexo.

México tiene vastas líneas costeras en los Océanos Pacífico y Atlántico que en total suman 10,000 kilómetros de litorales, 500,000 kilómetros cuadrados de plataforma continental, 16,000 kilómetros cuadrados de hectáreas de superficie estuárica y cerca de 12,500 kilómetros cuadrados de lagunas costeras que, junto a derechos sobre amplias zonas marítimas, su mar posee importantes recursos marítimos (petróleo, arrecifes de coral, yacimientos minerales entre otros) que le aseguran una riqueza potencial que tienen pocos países en el mundo. Además, el 90% del comercio internacional de México tiene lugar por vía marítima.

Por lo anteriormente expuesto, existen diversas legislaciones que pretenden normar el uso racional de los recursos que provee el medio marino y el uso adecuado de éste.

La Constitución Política establece que el territorio nacional comprende<sup>1</sup> el de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos y los mares adyacentes; el de las Islas de Guadalupe y las de Revillagigedo, situadas en el Océano Pacífico; la plataforma continental y los zócalos de las

<sup>1</sup> Vid. Fracciones II a V del Artículo 42 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

islas, cayos y arrecifes, y las aguas de los mares territoriales en la extensión que fija el derecho internacional, y las marítimas interiores, las cuales dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados<sup>2</sup>. Asimismo, corresponde a la nación el dominio directo de todos de todos los recursos naturales que hubiera en éstos.<sup>3</sup>

La Constitución prescribe que la nación ejerce en una zona económica exclusiva<sup>4</sup> situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinan las leyes del Congreso.

La protección de los ecosistemas marinos debe ser examinada desde la perspectiva de la Ley Federal del Mar, que es reglamentaria de los párrafos cuarto, quinto, sexto y octavo del Artículo 27 Constitucional.

Esta Ley está estrechamente vinculada con la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y dedica un capítulo especial, dentro de la disposiciones generales, a la protección y preservación del medio marino.

Como se ha visto, la Ley Federal del Mar se limita a asentar que para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino se aplicarán la Ley Federal de Protección al Ambiente y la Ley General de Salud.

---

<sup>2</sup> Vid. Artículo 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

<sup>3</sup> Vid. Párrafo cuarto y quinto del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

<sup>4</sup> La zona económica exclusiva se extiende a 200 millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que la extensión produzca superposición con las de las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hace en la medida en que resulte necesaria, mediante acuerdo con estos Estados (Artículo 27, párrafo octavo).

La contaminación del medio marino esta regulada por los Artículo 130<sup>5</sup>, 131<sup>6</sup> y 132<sup>7</sup> de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), que sustituyó a la Ley Federal de Protección Ambiental de 1982.

Para participar activamente a nivel internacional en la contención de la Contaminación del Medio Marino, México ha suscrito y ratificado un número importante de acuerdos internacionales que se refieren, de una u otra forma, a la protección de los ecosistemas marinos.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> El Artículo 130 establece que la SEDESOL resolverá sobre las solicitudes de autorización para descargar aguas residuales, sustancias o cualquier otro tipo de desechos en aguas marinas, fijando en cada caso las normas técnicas ecológicas, condiciones y tratamiento de las aguas y residuos, de acuerdo con el reglamento correspondiente y que se coordinará con la Secretaría de Marina para la expedición de las autorizaciones correspondientes, cuando el origen de las descargas provenga de las fuentes móviles o de las plataformas fijas en el mar territorial y en la zona económica exclusiva.

México es parte del Convenio para la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos y Otras Materias, que se aplica a los "vertimientos deliberados de materias, sustancias o desechos en aguas marítimas jurisdiccionales mexicanas".

<sup>6</sup> El Artículo 131 de la LGEEPA dispone que el Ejecutivo Federal emitirá los criterios para la explotación, conservación y administración de los recursos naturales, vivos y abióticos, del lecho y el subsuelo de mar y la aguas suprayacentes, así como los que deberán observarse para la exploración y explotación de la zona económica exclusiva. Se trata de criterios que exceden el tema de la contaminación de las aguas marinas y miran a la protección del medio marino en su conjunto.

<sup>7</sup> El Artículo 132 agrega a lo anteriormente citado que la SEDESOL se coordinará con las Secretarías de Marina, de Energía, Minas e Industria Paraestatal, de Salud, de Comunicaciones y Transportes y de Pesca, a efecto de que conforme a sus respectivas atribuciones y competencias, intervengan para prevenir, controlar, vigilar y abatir la contaminación de medio marino, y preservar y restaurar el equilibrio de sus ecosistemas, con arreglo a lo que establece la propia LGEEPA, la Ley Federal del Mar, los demás ordenamientos aplicables a las normas vigentes del derecho internacional.

<sup>8</sup> Entre los Convenios Internacionales suscritos o ratificados por nuestro país se mencionan los siguientes: 1) Convención Internacional para la Reglamentación de la Caza de la Ballena; 2) Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques; 3) Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias; 4) Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar; 5) Convención sobre Plataforma Continental; 6) Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua; 7) Convención sobre la Alta Mar; 8) Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen Contaminación por Hidrocarburos; 9) Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Contaminación por Sustancias Distintas a los Hidrocarburos; 10) Acuerdo de Cooperación entre México y los Estados Unidos de América sobre Contaminación del Medio Marino por Derrame de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas; 11) Convención de las naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; 12) Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino en la Región del Gran Caribe; 13) Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo; 14) Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional; 15) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos; 16) Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos.

Como el objetivo principal de este trabajo se enmarca en la participación de México en la OMI, en específico lo relativo a la aplicación del Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78), a continuación presento un esbozo de la actividad de México en dicho Organismo y la aplicación del Anexo del citado Convenio en nuestro país.

A fin de dar a conocer los datos básicos de la Organización Marítima Internacional (OMI), en el Capítulo I (La Organización Marítima Internacional) doy los antecedentes de la Organización y comento cuales son las finalidades y funciones de ésta, así como sus miembros y su estructura.

Por lo que respecta al Capítulo II (prevención de la Contaminación del Medio Marino) inicialmente presento algunas cuestiones generales sobre las principales fuentes de contaminación marina y destaco cual de ellas son tema de estudio de la OMI.

Como menciono en el trabajo, el órgano encargado de las cuestiones de la prevención de la contaminación del medio marino es el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), de cuyos trabajos han emanado diversos convenios que comento brevemente en dicho capítulo.

Ya entrando en materia, el Capítulo III (Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78)) esta dedicado exclusivamente el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978, mejor conocido como MARPOL 73/78.

Antes de entrar al análisis de la participación de México en la Organización, en el Capítulo IV (Canales de concertación entre las Dependencias del Gobierno de México interesadas en la prevención de la contaminación del medio marino) hago una recapitulación de las funciones

**asignadas a las Dependencias de la Administración Pública Federal en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF) y destaco cuales son los objetivos y principios de la política exterior mencionados en el Plan Nacional de Desarrollo 1988-1994**

**En el mismo capítulo hablo del mecanismo que la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), en su calidad de promotora y coordinadores de las acciones en el exterior, trato de establecer con otras Dependencias de la Administración Pública Federal para buscar una mejor coordinación y representación de nuestro país en la OMI.**

**En el Capítulo V (Participación de México en la prevención de la contaminación del medio marino y en los trabajos que al respecto lleva la OMI) comento los compromisos que nuestro país adquirió en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD) que se llevo a cabo en Rio de Janeiro, Brasil en junio de 1992, en especial los relativos a la Sección II del Capítulo 17 del Programa 21 (Conservación y gestión de los recursos para el desarrollo) relativos a la protección de los océanos y de los mares.**

**Posteriormente hablo de la participación de México en el Consejo de la OMI, único órgano de representación restringida en el que hemos estado representados en diferentes periodos (1986-1987, 1990-1991, 1992-1993, 1994-1995). Este órgano, después de la Asamblea, es el más importante de la OMI, ya que en el tiempo que transcurre entre periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo desempeña todas las funciones de la Organización.**

**También destaco la participación de nuestro país en el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), que, como se menciona en el Capítulo II, es el órgano que tiene facultades para examinar toda cuestión que sea competencia de la Organización en relación a la prevención y contención de la contaminación de mar ocasionada por los buques.**

En el mismo capítulo señalo las cuestiones relacionadas con la aplicación en México del Convenio MARPOL 73/78 y su posible adhesión al Anexo V del mismo, así como su participación en el Proyecto "Iniciativa del Gran Caribe para los Desechos Generados por los Buques" (WCISW).

## **LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI)**

### **1.1 Antecedentes**

Quando por primera vez se propuso el establecimiento de un organismo de las Naciones Unidas especializado exclusivamente en asuntos marítimos, se pensó en la conveniencia de elaborar un instrumento jurídico internacional que acrecentara la seguridad en el mar.

Esta motivación era comprensible por el carácter internacional que había alcanzado el sector naviero y porque el trabajo de la gente de mar ha sido siempre una de las ocupaciones más peligrosas.

La necesidad de un organismo internacional con carácter permanente con competencia para coordinar y promover nuevas medidas sobre la base de una mayor continuidad, venía reconociéndose desde hace algún tiempo, ya que las medidas destinadas a acrecentar la seguridad de la navegación marítima serían más efectivas llevadas a cabo en el plano internacional.

En este contexto, en una reunión celebrada en Washington (1946) por el Consejo Consultivo Marítimo Unido se concluyó un acuerdo, firmado el 30 de octubre de 1946, sobre la creación de un Consejo Consultivo Marítimo Provisional y se elaboró un proyecto de convención sobre una Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

El Consejo Consultivo Marítimo Provisional quedó finalmente establecido el 23 de abril de 1947, al reunir las ratificaciones necesarias para ello.<sup>1</sup> El propósito de la creación de este

---

<sup>1</sup> Seara Vázquez Modesto, *Tratado General de la Organización Internacional*, México, Fondo de Cultura Económica, 1982, p. 568.

Consejo fue el de servir como órgano provisional de cooperación internacional en el dominio objeto de sus actividades, mientras empezaba a funcionar la Organización que se pretendía establecer con bases definitivas.

El 19 de febrero de 1948, se celebró en Ginebra, Suiza, con la participación de 35 países, la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, en la que se discutió el proyecto de Convención adoptado en Washington en 1946.

Los resultados de dicha reunión se resumen en:<sup>2</sup>

- La adopción de una Convención sobre la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), el 6 de marzo de 1948;
- Establecimiento de una Comisión Preparatoria, para que negociara con las Naciones Unidas la conclusión del acuerdo de vinculación de la OCMI, y preparara los trabajos de la primera Asamblea de la OCMI.

El Convenio que se conocía como Convención Relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, entró en vigor el 17 de marzo de 1958, al recibirse las ratificaciones de 21 Estados, de los cuales, según fijaba el Artículo 60 de la Convención, siete debían de poseer "cada uno un tonelaje global no menor de un millón de toneladas brutas".

El Acuerdo de vinculación fue aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 18 de noviembre de 1948 y por la Asamblea de la OCMI el 13 de enero de 1959, fecha en que esta Organización se convirtió en organismo especializado.

---

<sup>2</sup> *Ibid.*

Este es el contexto en el que la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas adoptó, en 1948, el Convenio por el que se constituyó, como primer organismo internacional dedicado exclusivamente a asuntos de mar, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).<sup>3</sup> (Anexo I)

Durante el decenio que transcurrió entre la aprobación del Convenio y su entrada en vigor en 1958, otros problemas relacionados con la seguridad despertaron también la atención internacional, aun cuando exigieron un enfoque relativamente diferente.

De estos problemas, uno de los más importantes fue la amenaza de contaminación del mar originada por los buques, en particular, la causada por los hidrocarburos transportados en buque tanque. Tal fue su importancia que en 1954, cuatro años antes de que comenzara a funcionar la OCMI, se adoptó un convenio internacional sobre esta materia.<sup>4</sup> La Organización asumió desde el comienzo de sus trabajos, en enero de 1959, la responsabilidad de administrar y promover este convenio.

Así es como desde los inicios, la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar han sido los objetivos más importantes en el quehacer de la OCMI.

En mayo de 1982, la OCMI cambió de nombre y desde entonces se le conoce como Organización Marítima Internacional (OMI).<sup>5</sup>

La Organización tiene su sede en Londres, Gran Bretaña y es el único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en ese país.

---

<sup>3</sup> OMI: Organización Marítima Internacional en: "La OMI al Día", Organización Marítima Internacional, Londres, Febrero 1986, p.1

<sup>4</sup> Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1954.

<sup>5</sup> Vid Resolución A.358(DX) del 14 de noviembre de 1975, que entró en vigor el 22 de mayo de 1982.

## 1.2 Finalidades

En el Artículo 1 del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), se señalan como finalidades las siguientes:

- Ofrecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional;<sup>6</sup>
- alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques;<sup>7</sup>
- atender las cuestiones administrativas y jurídicas relacionadas con los objetivos enunciados.<sup>8</sup>
- Fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional, con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos por el comercio mundial sin discriminación; la ayuda y fomento acordados por un Gobierno a su marina mercante nacional con miras a su desarrollo y para fines de seguridad no constituyen en si mismos una discriminación, siempre que dicha ayuda y fomento no están fundados en medidas concebidas con el propósito de restringir a los buques de cualquier bandera, la libertad de participar en el comercio internacional.<sup>9/10</sup>

<sup>6</sup> Vid Párrafo a), Artículo 1 del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI). Documentos Básicos de la OMI, Vol. I, Organización Marítima Internacional, Londres, 1986, p.11.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> *Ibid.*, Párrafo b), Artículo 1

<sup>10</sup> Sobre este párrafo el Gobierno de México hizo una reserva en la que señaló:

"El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, al adherirse a la Convención sobre la Organización marítima Consultiva Intergubernamental, teniendo entendido que nada en dicha Convención está encaminado a alterar la legislación nacional con respecto a las prácticas comerciales restrictivas hace declaración expresa de que su adhesión al referido Instrumento Internacional, no tiene ni tendrá el efecto de alterar o modificar en manera alguna la aplicación de las leyes contra los monopolios en el territorio de la República Mexicana" (Ver *Tratado Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México*, México, Senado de la República, 1974, Tomo X (1947-1948 Primera Parte). p. 60).

- Tomar medidas para la consideración por la Organización de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de empresas de navegación marítima.<sup>11</sup>
- Depurar la disponibilidad de que ella misma examine toda cuestión relativa al tráfico marítimo y a los efectos de éste en el medio marino que pueda someter a su consideración cualquier órgano u organismo especializado de las Naciones Unidas.<sup>12</sup>
- Facilitar el intercambio de información entre los Gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la Organización.<sup>13</sup>

### 1.3 Funciones

El Convenio Constitutivo de 1948 le estipulaba a la OCMÍ funciones consultivas y de asesoramiento en las esferas técnicas relacionadas con el transporte marítimo, principalmente la seguridad de la vida humana en el mar, la eficiencia de la navegación y la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los gobiernos.

Las funciones consultivas y de asesoramiento de la OCMÍ fueron eliminadas del Convenio lo que permitió ampliar sus funciones técnicas. Conforme la OCMÍ examinaba diferentes tópicos de un programa de trabajo, se comenzaba a examinar un estudio del organismo, a fin de delimitar oficialmente su estructura específica.

Los resultados obtenidos provocaron que, de conformidad con una enmienda al Convenio Constitutivo que entró en vigor el 22 de mayo de 1982, se modificara el nombre del organismo que en adelante se llamó Organización Marítima Internacional (OMI). Asimismo, el 10 de noviembre de 1984 entró en vigor otra enmienda aprobada desde 1977, relativa a la

---

<sup>11</sup> *Op. Cit.* Convenio Constitutivo... Párrafo c), Artículo 1.

<sup>12</sup> *Ibid.* Párrafo d), Artículo 1.

<sup>13</sup> *Ibid.* Párrafo c), Artículo 1.

incorporación de la cooperación técnica a las actividades oficiales de la OMI que desde antaño se otorgaba a los países miembros.<sup>14</sup>

La OMI es una organización limitada a un sector específico, se le ha considerado como uno de los organismos más especializados dentro del Sistema de las Naciones Unidas, incluso se le ha citado como organismo modelo por no aceptar su politización y al carácter eminentemente técnico.

En la actualidad las preocupaciones que tiene la OMI son las de desarrollar un sistema internacional destinado a aumentar la seguridad en el mar y combatir la amenaza de la contaminación del mar por los buques, principalmente la originada por los hidrocarburos o productos químicos transportados en buque tanque, entre otros.

Las funciones de la OMI están señaladas en los Artículos 2 y 3 de la Parte II del Convenio Constitutivo, en los que se indica que para lograr los objetivos enunciados en la Parte I del Convenio la Organización:

- Convocará a las conferencias necesarias para adoptar los proyectos de convenios y acuerdos que la organización haya preparado y recomendado a los gobiernos de los Estados Miembros y otros organismos intergubernamentales.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> *Vid.* Artículo *La Organización Marítima Internacional (OMI)* de José Eusebio Salgado, publicado en el Anuario de Relaciones Internacionales 1985, Vol. VI, Primera Parte, pp. 239 a 328, en el que se señala que la OMI ha sufrido varias modificaciones y enmiendas al Convenio Constitutivo, como el cambio de nombre que trajo consigo nuevas atribuciones al organismo, especialmente en lo relativo a la contaminación del mar por buques y vertimiento.

Hubo reformas que establecieron nuevos órganos, como el Comité de Protección del Medio Marítimo (CPMM) (14 de noviembre de 1975) y la del Comité de Cooperación Técnica (Resolución A.400(X)), la composición del Consejo por 32 Estados Miembros y la creación del Comité de Facilitación, Resolución A.450(XI), del 15 de noviembre de 1979 que entró en vigor el 10 de noviembre de 1984.

<sup>15</sup> *Op.Cit.* Convenio Constitutivo...Párrafo b), Artículo 2.

- Considerará cualquier materia concerniente al tráfico marítimo que le sometan a su consideración cualquier órgano u organismo especializado de las Naciones Unidas.<sup>16</sup>
- Proporcionará todas las facilidades para el intercambio de información entre los Gobiernos de los Estados Miembros sobre las materias objeto de estudio por la Organización.

En aquellos asuntos que estime susceptible de ser resueltos mediante los procedimientos normales de la navegación comercial internacional, la Organización recomendará que así se proceda. Cuando en opinión de la Organización, cualquier asunto referente a prácticas restrictivas desleales de las empresas de navegación marítima no sea susceptible de ser resuelto 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 miembros interesados, la Organización, a petición de uno de ellos procederá a su consideración.<sup>17</sup>

En resumen, puede decirse que la política que sigue la OMI es alcanzar mares limpios y seguros.<sup>18</sup>

#### 1.4 Miembros

Los Estados interesados pueden ser miembros de la OMI si cumplen con las siguientes disposiciones:<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> *Ibid.* Párrafo a), Artículo 2.

<sup>17</sup> *Ibid.* Artículo 3.

<sup>18</sup> Salgado y Salgado José Eusebio, *Organización Marítima Internacional*, México, Petróleos Mexicanos, 1991, p. 24.

<sup>19</sup> *Op. Cit.* Convenio Constitutivo... Artículo 4.

- Si es Miembro de las Naciones Unidas.<sup>20</sup>
- Si no es Miembro de las Naciones Unidas y se le invitó a enviar representación a la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, celebrada en Ginebra, Suiza el 19 de febrero de 1948 adhiriéndose a la Convención.<sup>21</sup>
- Todo Estado que solicite su ingreso por intermedio del Secretario General de la Organización, siempre que, previa recomendación del Consejo, su solicitud haya sido aceptada por los dos tercios de los Miembros de la Organización, excluidos los Miembros asociados.<sup>22</sup>

El Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) permanecerá abierto para su firma o aceptación y los Estados llegarán a ser Partes del Convenio por:<sup>23</sup>

- la firma sin reserva en cuanto a la aceptación;
- la firma bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación;
- la aceptación que se efectue mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario General de las Naciones Unidas.

Todo territorio o grupo de territorios a los que les sea aplicado el Convenio por el Estado Miembro que tenga a su cargo las relaciones internacionales de ese territorio o grupo de territorios o por las Naciones Unidas, puede ser Miembro asociado de la OMI mediante notificación escrita entregada al Secretario General de la Organización por dicho Miembro o por la Organización de las Naciones Unidas, según sea el caso.<sup>24</sup>

---

<sup>20</sup> *Ibid.*, Artículo 5.

<sup>21</sup> *Ibid.*, Artículo 6.

<sup>22</sup> *Ibid.*, Artículo 7.

<sup>23</sup> *Ibid.*, Artículo 71.

<sup>24</sup> *Ibid.*, Artículo 8.

Los Miembros podrán declarar en cualquier momento que su participación en la OMI incluye todos, o un grupo, o uno solo de los territorios por cuyas relaciones internacionales es responsable,<sup>25</sup> lo cual se le comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas que a su vez lo informará a todos los Estados Miembros de la OMI.

En el caso de que la Organización de las Naciones Unidas sea la autoridad administradora, esta podrá aceptar el Convenio con respecto a uno, o varios, o a todos los territorios bajo administración fiduciaria.

Los Miembros asociados tienen los mismos derechos y obligaciones que un Estado Miembro, excepto el derecho de voto y el de ser elegido Miembro del Consejo.<sup>26</sup>

Finalmente podemos señalar que ningún Estado o Territorio puede llegar a ser Miembro de la Organización o continuar en tal carácter, contrariamente a una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas.<sup>27</sup>

En la actualidad participan dos miembros asociados, Hong Kong, Colonia Británica y Macao, Colonia Portuguesa, los que a partir del 20 de diciembre de 1997 y del 20 de diciembre de 1999, serán partes administrativas de la República de China.<sup>28</sup>

Los miembros deben contribuir a los gastos de la Organización, pudiendo ser sancionados en caso de que no paguen dentro del año siguiente a la fecha del vencimiento de sus obligaciones,

---

<sup>25</sup> *Ibid.*, Artículo 72

<sup>26</sup> *Ibid.*, Artículo 9.

<sup>27</sup> *Ibid.*, Artículo 10.

<sup>28</sup> Informe sobre el estado jurídico del Convenio Constitutivo y los Miembros de la Organización, Nota del Secretario General. Consejo 66o. Periodo de Sesiones. C 66/3, Londres, OMI, 8 de abril de 1991. p. 1 y anexo.

con la suspensión del voto de la Asamblea, del Consejo para el caso en que formen parte de él y los Comités.<sup>29</sup> Las contribuciones se hacen sobre una base de un 10% de la capacidad de pago del Estado Miembro y el 90% restante en el arqueo, o sea en el tonelaje de registro bruto que posea ese país.<sup>30</sup>

Cada miembro tiene un voto en cualquiera de los órganos de la OMI y las decisiones se toman por simple mayoría de los miembros presentes y votantes, o por la mayoría calificada de dos tercios de los miembros, como lo es para el caso de cambio de la sede de la Organización.<sup>31</sup>

Se prevé el retiro de los miembros de la Organización en cualquier momento, el cual se hará efectivo doce meses después de que el Estado interesado lo haya comunicado al Secretario de la ONU, la única expulsión prevista de los miembros se encuentra en el Artículo 10 que señala:

"Ningún Estado o Territorio puede llegar a ser miembro de la Organización o continuar en tal carácter contrariamente a una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas."<sup>32</sup>

Fuera de esta disposición no hay otra en todo el Convenio Constitutivo que prevea la salida de un miembro como sanción o expulsión.<sup>33</sup>

Hasta marzo de 1995 la OMI contaba con 151 Estados Miembros y 2 Miembros asociados.<sup>34</sup>

---

<sup>29</sup> Convenio Constitutivo... Artículos 53 a 56.

<sup>30</sup> Informe del Grupo Especial de Trabajo sobre Cuestiones Financieras. Consejo, 64o. Período de Sesiones. c 64/23/Add.1, Londres, Organización Marítima Internacional, 16 de mayo de 1990, pp. 4-5.

<sup>31</sup> *Op. Cit.* Convenio Constitutivo... Artículo 57.

<sup>32</sup> *Ibid.*, Artículo 10.

<sup>33</sup> *Op. Cit.* Salgado y Salgado José Eusebio, *Organización Marítima* .... p. 26.

<sup>34</sup> Anexo 1 del documento C 74/3, *Informe sobre el estado jurídico del Convenio Constitutivo de la OMI y relaciones de los miembros de la Organización*, Miembros de la Organización al 1 de marzo de 1995.

## Miembros de la Organización.<sup>35</sup>

Miembros	Fecha de recibo del instrumento de adhesión.
1 Albania	24 mayo, 1993
2 Alemania <sup>36</sup>	7 enero, 1959
3 Angola	6 junio, 1977
4 Antigua y Barbuda	13 enero, 1986
5 Arabia Saudita	25 febrero, 1969
6 Argelia	31 octubre, 1963
7 Argentina	18 junio, 1953
8 Australia	13 febrero, 1952
9 Austria	2 abril, 1975
10 Bahamas	22 julio, 1976
11 Bahrein	22 septiembre, 1976
12 Bangladesh	27 mayo, 1976
13 Barbados	7 enero, 1970
14 Bélgica	9 agosto, 1951
15 Belice	13 septiembre, 1990
16 Benín	19 marzo, 1980
17 Bolivia	6 julio, 1987
18 Bosnia y Herzegovina	16 julio, 1993
19 Brasil	4 marzo, 1963
20 Brunei Darussalam	31 diciembre, 1984
21 Bulgaria	5 abril, 1960
22 Cabo Verde	24 agosto, 1976
23 Camboya	3 enero, 1961
24 Camerún	1 mayo, 1961
25 Canadá	15 octubre, 1948
26 Chile	17 febrero, 1972
27 China	1 marzo, 1973
28 Chipre	21 noviembre, 1973
29 Colombia	19 noviembre, 1972
30 Congo	5 septiembre, 1975
31 Costa Rica	4 marzo, 1981
32 Cote d'Ivoire	4 noviembre, 1960
33 Croacia	8 julio, 1992
34 Cuba	6 mayo, 1966

<sup>35</sup> Vid. Anexo I del documento C 74/3 (Documento de trabajo del 74o. Período de Sesiones del Consejo de la OMI, Londres del 12 al 16 de junio 1995).

<sup>36</sup> El 3 de octubre de 1990 la República Democrática Alemana se adhirió a la República Federal de Alemania.

35 Dinamarca	3 junio, 1959
36 Djibouti	20 febrero, 1979
37 Dominica	18 diciembre, 1979
38 Ecuador	12 julio, 1956
39 Egipto	17 marzo, 1958
40 El Salvador	12 febrero, 1981
41 Emiratos Arabes Unidos	4 marzo, 1980
42 Eritrea	31 agosto, 1993
43 Eslovaquia	24 marzo, 1993
44 Eslovenia	10 febrero, 1993
45 España	23 enero, 1962
46 Estados Unidos de América	17 agosto, 1950
47 Estonia	31 enero, 1992
48 Etiopía	3 julio, 1975
49 Federación de Rusia <sup>37</sup>	24 diciembre, 1958
50 Fiji	14 marzo, 1983
51 Filipinas	9 noviembre, 1964
52 Finlandia	21 abril, 1959
53 Francia	9 abril, 1952
54 Gabón	1 abril, 1976
55 Gambia	11 enero, 1979
56 Georgia	22 junio, 1993
57 Ghana	6 julio, 1959
58 Grecia	31 diciembre, 1958
59 Guatemala	16 marzo, 1983
60 Guinea	3 diciembre, 1975
61 Guinea Bissau	6 diciembre, 1977
62 Guinea Ecuatorial	6 septiembre, 1972
63 Guyana	13 mayo, 1980
64 Haití	23 junio, 1953
65 Honduras	23 agosto, 1954
66 Hungría	10 junio, 1970
67 India	6 enero, 1959
68 Indonesia	18 enero, 1961
69 Irán (República Islámica del)	2 enero, 1958
70 Irak	28 agosto, 1973
71 Irlanda	26 febrero, 1951
72 Islandia	8 noviembre, 1960
73 Islas Salomón	27 junio, 1988
74 Israel	24 abril, 1952
75 Italia	28 enero, 1957

<sup>37</sup> A partir del 26 de diciembre de 1991, la Federación de Rusia ocupa el lugar de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas como Miembro de la OMI.

76 Jamahiriya Arabe Libia	16 febrero, 1970
77 Jamaica	11 mayo, 1976
78 Japón	17 marzo, 1958
79 Jordania	9 noviembre, 1973
80 Kazakhsatán	11 marzo, 1994
81 Kenia	22 agosto, 1973
82 Kuwait	5 julio, 1960
83 Letonia	1 marzo, 1993
84 Líbano	3 mayo, 1966
85 Liberia	6 enero, 1959
86 Luxemburgo	14 febrero, 1991
87 Madagascar	8 marzo, 1961
88 Malasia	17 junio, 1971
89 Malawi	19 enero, 1989
90 Maldivas	31 mayo, 1967
91 Malta	22 junio, 1966
92 Marruecos	30 julio, 1962
93 Mauricio	18 mayo, 1978
94 Mauritania	8 mayo, 1961
95 México <sup>38</sup>	21 septiembre, 1954
96 Mónaco	22 diciembre, 1989
97 Mozambique	17 enero, 1979
98 Myanmar	6 julio, 1951
99 Namibia	27 octubre, 1994
100 Nepal	31 enero, 1979
101 Nicaragua	17 marzo, 1982
102 Nigeria	15 marzo, 1962
103 Noruega	29 diciembre, 1958
104 Nueva Zelanda	9 noviembre, 1960
105 Omán	30 enero, 1974
106 Países Bajos	31 marzo, 1949
107 Pakistán	21 noviembre, 1958
108 Panamá	31 diciembre, 1958
109 Papúa Nueva Guinea	6 mayo, 1976
110 Paraguay	15 marzo, 1993
111 Perú	15 abril, 1968
112 Polonia	16 marzo, 1960
113 Portugal	17 marzo, 1976
114 Qatar	19 mayo, 1977
115 Reino Unido de la Gran Bretaña	14 febrero, 1949

<sup>38</sup> México, al adherirse a la Convención sobre la OMI, hizo una reserva en la que señalaba que entendiéndose que nada en dicha Convención está encaminado a alterar la legislación nacional con respecto a las prácticas comerciales restrictivas, su adhesión a la Convención no tiene ni tendrá efecto de alterar o modificar en manera alguna la aplicación de la leyes contra los monopolios en el territorio de la República Mexicana. (*Vid. Tratados Ratificados y Convenios....1974. Tomo X (1947-1948 Primera Parte)*, P. 690).

116 República Árabe Siria	28 enero, 1963
117 República Checa	18 junio, 1993
118 República de Corea	10 abril, 1962
119 República Dominicana	25 agosto, 1953
120 República Popular Democrática de Corea	16 abril, 1986
121 Antigua República Yugoslava de Macedonia	13 octubre, 1993
122 República Unida de Tanzania	8 enero, 1974
123 Rumania	28 abril, 1965
124 San Vicente y las Granadinas	29 abril, 1981
125 Santa Lucía	10 abril, 1980
126 Santo Tomé y Príncipe	4 julio, 1990
127 Senegal	7 noviembre, 1960
128 Seychelles	13 junio, 1978
129 Sierra Leona	14 marzo, 1973
130 Singapur	17 enero, 1966
131 Somalia	4 abril, 1978
132 Sri Lanka	6 abril, 1972
133 Sudáfrica	28 febrero, 1995
134 Sudán	5 julio, 1974
135 Suecia	27 abril, 1959
136 Suiza	20 julio, 1955
137 Suriname	14 octubre, 1976
138 Tailandia	20 septiembre, 1973
139 Togo	20 junio, 1983
140 Trinidad y Tobago	27 abril, 1965
141 Túnez	23 mayo, 1963
142 Turkmenistán	26 agosto, 1993
143 Turquía	25 marzo, 1958
144 Ucrania	28 marzo, 1994
145 Uruguay	10 mayo, 1968
146 Vanuatu	21 octubre, 1986
147 Venezuela	27 octubre, 1975
148 Vietnam	12 junio, 1984
149 Yemen <sup>39</sup>	14 marzo, 1979
150 Yugoslavia	12 febrero, 1960
151 Zaire	16 agosto, 1973

#### Miembros asociados

1 Hong Kong	7 junio, 1967
2 Macao	2 febrero, 1990

<sup>39</sup> El 22 de mayo de 1990, Yemen Democrático y Yemen se unieron para constituir un solo Estado. Desde esa fecha están representados como un solo Miembro con el nombre de Yemen.

116 República Árabe Siria	28 enero, 1963
117 República Checa	18 junio, 1993
118 República de Corea	10 abril, 1962
119 República Dominicana	25 agosto, 1953
120 República Popular Democrática de Corea	16 abril, 1986
121 Antigua República Yugoslava de Macedonia	13 octubre, 1993
122 República Unida de Tanzania	8 enero, 1974
123 Rumania	28 abril, 1965
124 San Vicente y las Granadinas	29 abril, 1981
125 Santa Lucía	10 abril, 1980
126 Santo Tomé y Príncipe	4 julio, 1990
127 Senegal	7 noviembre, 1960
128 Seychelles	13 junio, 1978
129 Sierra Leona	14 marzo, 1973
130 Singapur	17 enero, 1966
131 Somalia	4 abril, 1978
132 Sri Lanka	6 abril, 1972
133 Sudáfrica	28 febrero, 1995
134 Sudán	5 julio, 1974
135 Suecia	27 abril, 1959
136 Suiza	20 julio, 1955
137 Suriname	14 octubre, 1976
138 Tailandia	20 septiembre, 1973
139 Togo	20 junio, 1983
140 Trinidad y Tobago	27 abril, 1965
141 Túnez	23 mayo, 1963
142 Turkmenistán	26 agosto, 1993
143 Turquía	25 marzo, 1958
144 Ucrania	28 marzo, 1994
145 Uruguay	10 mayo, 1968
146 Vanuatu	21 octubre, 1986
147 Venezuela	27 octubre, 1975
148 Vietnam	12 junio, 1984
149 Yemen <sup>39</sup>	14 marzo, 1979
150 Yugoslavia	12 febrero, 1960
151 Zaire	16 agosto, 1973

#### Miembros asociados

1 Hong Kong	7 junio, 1967
2 Macao	2 febrero, 1990

<sup>39</sup> El 22 de mayo de 1990, Yemen Democrático y Yemen se unieron para constituir un solo Estado. Desde esa fecha están representados como un solo Miembro con el nombre de Yemen.

## **1.5 Organos<sup>40</sup>**

**La Organización está constituida por una Asamblea, un Consejo y cinco Comités principales: Comité de Seguridad Marítima, Comité Jurídico, Comité de Protección del Medio Marino, Comité de Cooperación Técnica y Comité de Facilitación. Hay también varios Subcomités adscritos a los principales comités técnicos, así como una Secretaría.<sup>41</sup>**

### **1.5.1 La Asamblea**

**De acuerdo a lo señalado en la Parte V, Artículos del 12 al 15 del Convenio Constitutivo de la OMI, la Asamblea es el órgano rector supremo de la Organización y está constituida por todos los Miembros, incluyendo los asociados.**

**Se reúne en periodos de sesiones ordinarios una vez cada dos años y se puede reunir en sesiones extraordinarias, siempre y cuando por lo menos un tercio del total de los Miembros haya notificado al Secretario General que desea se celebre ésta, o en cualquier momento cuando el Consejo lo estime necesario. El aviso de la celebración de la reunión debe darse, en ambos casos, con no menos de sesenta días de anticipación.**

**La mayoría de los miembros, excluyendo los Miembros asociados, constituye el *quórum* para la celebración de la Asamblea.**

---

<sup>40</sup> Para obtener información pormenorizada de cada uno de los órganos de la OMI consultar el Reglamento Interior de la Asamblea, el Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica.

<sup>41</sup> *Vid.* Artículo 11 del Convenio Constitutivo de la OMI.

**Dentro de las funciones asignadas a la Asamblea se encuentran las siguientes:<sup>42</sup>**

- **Elegir de entre sus Miembros, excluyendo los Miembros asociados, en cada periodo de sesiones ordinario, un Presidente y dos Vicepresidentes que permanecen en funciones hasta el próximo período ordinario del que fueron elegidos.**
- **Constituir los órganos auxiliares temporales o, si el Consejo lo recomienda los órganos permanentes que sean necesarios.**
- **Elegir a los Miembros del Consejo.**
- **Hacerse cargo de los informes del Consejo y examinarlos, así como resolver toda cuestión que le sea remitida por el Consejo.**
- **Aprobar el programa de trabajo de la Organización.**
- **Someter a votación el presupuesto y desempeñar las funciones propias de la Organización.**
- **Revisar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización.**
- **Tomar las medidas necesarias para fomentar la cooperación técnica, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo.**
- **Decidir en cuanto a la convocación de toda conferencia internacional o la adopción de cualquier otro tipo de procedimiento idóneo para la aprobación de convenios internacionales que hayan sido preparados por los Comités y otros órganos de la Organización.**
- **Remitir al Consejo, para que éste las examine o decida acerca de ellas, todas las cuestiones que sean competencia de la Organización, con la salvedad de la función relativa a la formulación de recomendaciones señaladas en el párrafo j) del Artículo 15 del Convenio Constitutivo de la OMI.<sup>43</sup>**

---

<sup>42</sup> *Vid.* Artículo 15, Parte V del Convenio Constitutivo de la OMI.

<sup>43</sup> Párrafo j, Artículo 15: "j) Recomendar a los Miembros la aprobación de reglamentaciones y directrices relativas a la seguridad marítima, a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y a otras cuestiones relacionadas con los efectos del tráfico marítimo en el medio marino.

- **Recomendar a lo Miembros la aprobación de reglamentaciones y directrices relativas a la seguridad marítima, a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y a otras cuestiones relacionadas con los efectos del tráfico marítimo en el medio marino, asignadas a la Organización por aplicación directa de instrumentos internacionales o en virtud de lo dispuesto en ellos, o a la aprobación de enmiendas a tales reglamentaciones y directrices que le hayan sido remitidas. Estas funciones no podrán ser delegadas.**

El Secretario General, con el consentimiento del Consejo, puede invitar a los Estados que hayan solicitado su admisión como miembros, a los Estados que han firmado pero no aceptado el Convenio, a los Estados que sean Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados y a los movimientos de liberación reconocidos por la Organización de la Unidad Africana o por la Liga de los Estados Arabes, a que envíen observadores a los períodos de sesiones de la Asamblea. Por invitación del Presidente y con el consentimiento de la Asamblea o su órgano auxiliar interesado, dichos observadores pueden participar sin derecho a voto en las deliberaciones que les conciernen directamente.<sup>44</sup>

Podrán asistir como invitados a la Asamblea los representantes de las Naciones Unidas y todos los organismos especializados de ésta con los que la OMI tenga intereses comunes,<sup>45</sup> quienes tendrán derecho a voto en los debates de la Asamblea y de sus órganos auxiliares.<sup>46</sup>

Pueden asistir como observadores las organizaciones intergubernamentales, que no sean de las Naciones Unidas y sus organismos especializados, con las que se haya concluido algún acuerdo, y todas las organizaciones internacionales no gubernamentales con la que la OMI

---

asignadas a la Organización por aplicación directa de instrumentos internacionales o en virtud de lo dispuesto en ellos, o a la aprobación de enmiendas a tales reglamentaciones y directrices que le hayan sido remitidas.

<sup>44</sup> *Vid.*, Artículo 4 del Reglamento Interior de la Asamblea.

<sup>45</sup> *Vid.*, Artículo 5 del Reglamento Interior de la Asamblea.

<sup>46</sup> *Vid.*, Artículo 6 del Reglamento Interior de la Asamblea.

tenga relaciones de conformidad con el Artículo 62 del Convenio.<sup>47</sup> Estas podrán participar sin derecho a voto en los debates de las sesiones públicas sobre asuntos que les conciernan directamente.<sup>48</sup>

Para el funcionamiento de la Asamblea se elegirá en la primera sesión de cada período de sesiones ordinario un Presidente, un Vicepresidente primero y un Vicepresidente segundo de entre los representantes de los Miembros que no sean Miembros asociados.<sup>49</sup>

Las intervenciones en la Asamblea y en los órganos auxiliares de ésta se harán en uno de los idiomas oficiales<sup>50</sup> (árabe, el chino, el español, el inglés y el ruso)<sup>51</sup> y serán interpretados en los otros cinco; así como los documentos justificativos de los puntos del orden del día de éstos y las actas resumidas.<sup>52</sup>

---

<sup>47</sup> Dicho artículo indica que la OMI podrá, en todo asunto comprendido en la esfera de sus finalidades, celebrar los acuerdos adecuados para consulta y colaboración con las organizaciones internacionales no gubernamentales.

<sup>48</sup> La participación de los observadores de las organizaciones internacionales no gubernamentales esté de acuerdo con los artículos aprobados por el Consejo y que rigen las consultas con esas organizaciones. Artículo 6 del Reglamento Interior de la Asamblea.

<sup>49</sup> *Vid.*, Artículo 20 del Reglamento Interior de la Asamblea.

<sup>50</sup> *Vid.*, Artículo 30 del Reglamento Interior de la Asamblea.

<sup>51</sup> *Vid.*, Artículo 29 del Reglamento Interior de la Asamblea.

<sup>52</sup> *Vid.*, Artículo 31 del Reglamento Interior de la Asamblea.

## 1.5.2 El Consejo

El Consejo se integra por 32 Estados Miembros<sup>53</sup> elegidos por la Asamblea para un plazo de dos años que se inician a partir de cada período de sesiones ordinario de ésta y finaliza hasta la clausura de la reunión ordinaria siguiente.<sup>54</sup>

Los Miembros del Consejo, se eligen de la siguiente manera:<sup>55</sup>

- Ocho serán Estados con los mayores intereses en la provisión de los servicios marítimos internacionales (Categoría "A").
- Ocho serán otros Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional (Categoría "B").
- Dieciséis serán los Estados no elegidos en virtud de lo dispuesto en a) o b), que tengan intereses particulares en el transporte marítimo o en la navegación y cuya elección al Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo (Categoría "C").

<sup>53</sup> *Vid.* Resolución A.430(DX) del 15 de noviembre de 1979, que entró en vigor el 10 de noviembre de 1984.

<sup>54</sup> En los inicios de la Organización, el Consejo se formaba de 16 Miembros, entonces sólo 12 eran los de mayores intereses en la prestación de servicios marítimos y en el comercio marítimo internacional, 2 los países que tenían intereses substanciales en la provisión de servicios marítimos internacionales y dos países con intereses substanciales en el comercio marítimo internacional.

El Consejo ha sido reestructurado en tres ocasiones que se indican en el siguiente cuadro:

Años	A	B	C	D	E	Total	Fuente: <i>Tratados Ratificados y Convenios...</i> , 1974. Tomo X... p. 6
1948	6	6	2	2	—	16	p. 677; Tomo XVIII (1964 Según da Parte 1967). p. 49; y ...
1964	6	6	—	—	6	18	1985. Tomo XX (1972-1974). pp. 939 y 940.
1974	6	6	—	—	12	24	
1979	8	8	—	—	16	32	

A. Estados con los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales.

B. Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.

C. Estados con interés sustancial en la provisión de servicios marítimos.

D. Estados con interés sustancial en el comercio internacional.

E. Estados con interés particular en el transporte marítimo o en la navegación, electos con base en la distribución geográfica.

México fue electo miembro del Consejo para los períodos 1986-1987, 1990-1991, 1992-1993, 1994-1995.

<sup>55</sup> *Vid.* Parte VI, Artículos 16 al 26 del Convenio Constitutivo de la OMI, relativos al Consejo.

Los Miembros del Consejo pueden ser reelectos, de entre ellos eligen a su Presidente y dictan su propio reglamento. Veintiún Miembros constituyen *quórum* y se pueden reunir tan frecuentemente como sea necesario, avisando con un mes de anticipación a solicitud de cuatro de sus miembros. Pueden invitar a sus reuniones a participar a cualquier miembro de la OMI cuando éste tenga interés particular, haciéndolo con voz, pero sin voto.<sup>56</sup>

El Consejo es el órgano ejecutivo de la OMI subordinado a la Asamblea que se encarga de supervisar la labor de la Organización.

En el tiempo que media entre periodos de sesiones de la Asamblea el Consejo desempeña todas las funciones de la Organización, salvo la de formular recomendaciones a los Gobiernos por lo que respecta a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, función que se reserva para la Asamblea en virtud de lo dispuesto en el Párrafo j) del Artículo 15 del Convenio Constitutivo.

Otras funciones del Consejo son:

- Coordinar las actividades de los órganos de la Organización, examinar los proyectos de programa de trabajo y de presupuesto y someterlos a la consideración de la Asamblea.
- Hacerse cargo de los informes y propuestas de los Comités y de otros órganos, y transmitirlos a la Asamblea y a los Estados Miembros, junto con sus propias observaciones y recomendaciones según proceda.
- Nombrar al Secretario General, a reserva de la aprobación de la Asamblea.
- Concertar acuerdos o arreglos referentes a las relaciones de la Organización con otras organizaciones, los cuales estarán sujetos a la aprobación de la Asamblea.

---

<sup>56</sup> *Ibid.*, Artículo 18 a 20 del Convenio Constitutivo.

Los Miembros del Consejo elegidos por la decimoctava Asamblea de 1993 para el periodo 1993-1995, son los siguientes:

<b>Categoría A</b>	<b>Categoría B</b>	<b>Categoría C</b>	
China	Alemania	Arabia Saudita	Argelia
E.U.A.	Argentina	Australia	Bahamas
Federación de Rusia	Brasil	Chipre	Corea
Grecia	Canadá	Egipto	España
Gran Bretaña	Francia	Indonesia	Irán
Italia	India	Kuwait	México
Japón	Países Bajos	Marruecos	Nigeria
Noruega	Suecia	Polonia	Singapur

### 1.5.3 Comité de Seguridad Marítima

El Comité de Seguridad Marítima (CSM) es el principal órgano técnico de la Organización, está integrado por todos los Estados Miembros.<sup>57</sup>

Las funciones del CSM son examinar "todas las cuestiones que sean de competencia de la Organización en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, reglas destinadas a prevenir abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones relativos a la seguridad

<sup>57</sup> Uno de los problemas que se suscitaron al interior de la OMI fue la interpretación del Artículo 28 inciso a) original, hoy Artículo 27, que decía el "Comité de Seguridad Marítima se compondrá de catorce Miembros elegidos por la Asamblea entre los gobiernos de los países que tengan un interés importante en las cuestiones de seguridad marítima, de los cuales ocho por lo menos deberán que ser aquellos países que posean las flotas mercantes más importantes..." que se modificó por medio de la Resolución A.70(IV) del 28 de septiembre de 1965, aumentando el número de miembros a 16 y posteriormente por la Resolución A.315(ES.V) del 17 de octubre de 1974 que entró en vigor el 1o. de abril de 1978 mediante la cual se le dio igualdad a todos los Estados Miembros.

marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigaciones acerca de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas y toda cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima.”<sup>58</sup>

El CSM ejerce sus funciones con ayuda de once Subcomités que a continuación se señalan:

- .1 Graneles Químicos
- .2 Transporte de Mercancías Peligrosas
- .3 Contenedores y Carga
- .4 Protección contra Incendios
- .5 Dispositivos Salvavidas y de Búsqueda y Salvamento
- .6 Radiocomunicaciones
- .7 Seguridad de la Navegación
- .8 Proyecto y Equipo del Buque
- .9 Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros
- .10 Normas de Formación y Guardia
- .11 Estado de Abanderamiento<sup>59</sup>

#### 1.5.4 Comité Jurídico<sup>60</sup>

El Comité Jurídico está facultado para ocuparse de todas las cuestiones de orden jurídico que sean competencia de la Organización. El Comité, integrado por todos los Estados Miembros de OMI, se constituyó en 1967 como órgano auxiliar para tratar de las cuestiones jurídicas que surgieron a raíz del desastre del Torrey Canyon.<sup>61</sup> Se reúne por lo menos una vez al año.

<sup>58</sup> *Vid.* Párrafo a), Artículo 28 del Convenio Constitutivo de la OMI.

<sup>59</sup> *Vid.* Párrafo 2.4 del documento FAL 22/19 en el que se le solicitó al Comité de Seguridad Marítima (CSM) crear, de conformidad con el artículo 18 del Reglamento Interior, y con la aprobación del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) en su 33o. período de sesiones, un nuevo Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI), el cual rendirá informes tanto al CSM como al CPMM y aprobará el proyecto de mandato y el programa de trabajo del nuevo Subcomité.

<sup>60</sup> *Vid.* Parte VII, Artículos 32 a 36 del Convenio Constitutivo de la OMI.

<sup>61</sup> El Comité Jurídico fue originalmente constituido de manera provisional en 1967, con motivo del desastre del MS "Torrey Canyon" a fin de que examinara y atendiera todos los problemas jurídicos que tal accidente provocó. Posteriormente fue institucionalizado a través de las reformas constitucionales del 1975.

El Comité Jurídico esta también facultado para desempeñar los cometidos que dentro de su ámbito de competencia puedan serle asignados por aplicación directa de cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en éste y que sean aceptados por la Organización.

De acuerdo a lo estipulado en el Artículo 34 del Convenio Constitutivo de la OMI, el Comité Jurídico presentará a la consideración del Consejo los proyectos de convenios internacionales y de las enmiendas a éstos que el Comité haya podido preparar y el informe acerca de la labor efectuada por el Comité desde la celebración del precedente período de sesiones del Consejo.

#### 1.5.5 Comité de Protección del Medio Marino<sup>62</sup>

El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM),<sup>63</sup> que está integrado por todos los Estados Miembros, está facultado para examinar toda cuestión que sea de competencia de la Organización en relación con la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. Se ocupa especialmente de la aprobación y modificación de convenios y de otras reglas y medidas encaminadas a garantizar su observancia.

El Subcomité de Graneles Químicos y el de Implantación por el Estado de Abanderamiento son también órganos auxiliares del CPMM por lo que respecta a los aspectos relacionados con la contaminación.

El CPMM se constituyó como órgano auxiliar de la Asamblea y alcanzó pleno estado constitucional en 1985.

---

<sup>62</sup> *Vid.* Parte IX, Artículos 37 a 41 del Convenio Constitutivo de la OMI.

<sup>63</sup> El CPMM fue creado como órgano auxiliar por el Consejo en 1973, posteriormente se le hizo permanente mediante la Resolución A.358(LX) del 14 de noviembre de 1975.

### **1.5.6 Comité de Cooperación Técnica<sup>64</sup>**

El Comité de Cooperación Técnica<sup>65</sup> examina las cuestiones que son competencia de la Organización en relación con la ejecución de los proyectos de cooperación técnica respecto de los cuales la organización actúa como organismo de ejecución u organismo cooperador, y cualesquiera otras cuestiones relacionadas con las actividades de la Organización en el campo de la Cooperación Técnica.

Este está integrado por todos los Estados Miembros de la OMI, se constituyó en 1972 como órgano auxiliar del Consejo y fue institucionalizado por medio de una enmienda al Convenio constitutivo que entró en vigor en 1984.

### **1.5.7 Comité de Facilitación**

El Comité de Facilitación se creó como órgano auxiliar del Consejo para que se ocupara de la Convención Internacional sobre Facilitación del Tráfico Marítimo del 9 de abril de 1965. En mayo de 1972, mediante la Resolución A.640(XVI) aprobada durante la 16a. Asamblea (octubre de 1988),<sup>66</sup> se constituyó el Comité de Facilitación como órgano permanente encargado se ocupa de la labor que realiza la OMI para eliminar los trámites y "papeleos" innecesarios en el ámbito de tráfico marítimo internacional. Pueden participar en el Comité de Facilitación todos los Estados Miembros de la OMI.

---

<sup>64</sup> *Vid.* Parte X, Artículo 42 a 46 del Convenio Constitutivo de la OMI.

<sup>65</sup> *Vid.* Resolución A.400(X) del 17 de noviembre de 1977, que entró en vigor el 10 de noviembre de 1984. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México, México, Senado de la República, 1985, Tomo XXI, pp 397 a 408.

<sup>66</sup> Examen del informe del Comité de Facilitación. Asamblea 16 periodo de sesiones. A 16/14/1 Londres, OMI, 25 de septiembre de 1989, Anexo.

### 1.5.8 Secretaría

La Secretaría de la OMI está integrada por el Secretario General, que es el más alto funcionario de la Organización<sup>67</sup> y el personal adscrito a los servicios de la Secretaría en la sede de la Organización.

El Secretario General de la Organización es actualmente el Sr. William O'Neil (Canadá).

Han sido Secretarios de la Organización las siguientes personas:

Ove Nielsen	Dinamarca	1959 - 1961
William Graham	Reno Unido	1961 - 1963
Jean Roullier	Francia	1964 - 1967
Colin Goad	Reino Unido	1968 - 1973
Chandrika Prasad Srivastava	India	1974 - 1991
William O'Neil	Canadá	1991 - ?

El Secretario General actúa también como Secretario de la Asamblea y de sus órganos auxiliares y es el responsable de que se tomen las medidas necesarias para sus sesiones. Puede delegar sus funciones a un miembro de la Asamblea.<sup>68</sup>

El Secretario General puede hacer exposiciones orales o escritas de cualquier asunto que se esté examinando.

Dentro de sus funciones se destacan las siguientes:<sup>69</sup>

- Llevar todos los registros que puedan ser precisos para la eficiente realización de las funciones de la Organización.

<sup>67</sup> Vid., Artículo 47 del Convenio Constitutivo de la OMI.

<sup>68</sup> Vid., Artículo 25 del Reglamento Interior de la Asamblea.

<sup>69</sup> Vid., Parte XI, Artículos 47 al 52 del Convenio Constitutivo de la OMI.

- Preparar, reunir y distribuir los escritos, documentos, actas y datos informativos que puedan ser necesarios para el trabajo de la Organización.
- Preparar y someter al Consejo las cuentas anuales y el proyecto de presupuesto bienal.
- Mantener informados a los Miembros sobre la actividades de la Organización

El Secretario General y el personal de la Secretaría no podrán recibir instrucciones de ningún Gobierno o autoridad ajena a la Organización, por lo que se abstendrá de tener contactos incompatibles con su situación de funcionarios internacionales. Los Miembros de la Organización se comprometen a respetar el carácter exclusivamente internacional de las funciones de dichos funcionarios y no tratarán de influenciarlos en el cumplimiento de las mismas.

### **Votación**

De acuerdo al Artículo 57 del Convenio Constitutivo de la OMI, en las votaciones en la Asamblea y en las de sus órganos cada miembro tendrá derecho a un voto, las decisiones se tomarán por mayoría de los Miembros presentes y votantes,<sup>70</sup> que no sean Miembros Asociados, y aquéllas para los cuales se necesite una mayoría de dos tercios, por mayoría de dos tercios de los Miembros presentes.<sup>71</sup>

---

<sup>70</sup> La expresión "Miembros presentes y votantes" significa Miembros presentes que emitan un voto afirmativo o negativo. Los Miembros que se abstengan de votar se consideran no votantes.

<sup>71</sup> La expresión "Miembros presentes" significa Miembros que asisten a la sesión ya emitan un voto afirmativo o negativo, se abstengan, emitan un voto no válido o no tomen parte en la votación. Lo que participan en el período de sesiones de la Asamblea y no estén presentes en la sesión en que tenga efecto la votación, serán considerados no presentes.

Esta mayoría también es necesaria para todas las decisiones relativas a elecciones, incluidas las que dependen de las estipuladas en el artículo 16 del Convenio,<sup>72</sup> así como para la aprobación de informes, resoluciones y recomendaciones.<sup>73</sup>

Las disposiciones señaladas en los párrafos anteriores solo son aplicables cuando se obtiene *quórum*<sup>74</sup> en la sesión en la que se efectúe la votación.

En caso de empate en un votación, se procede a una segunda y de haber también empate se considerará rechazada la propuesta por la que se esta votando.

---

<sup>72</sup> El Artículo 16 del Convenio Constitutivo se refiere a las elecciones para la integración del Consejo.

<sup>73</sup> *Ytd.*, Artículo 32 del Reglamento Interior de la Asamblea.

<sup>74</sup> El *quórum* se constituirá en:

La Asamblea por la mayoría de los miembros, excluyendo los Miembros asociados. (Artículo 14 del Convenio Constitutivo).

El Consejo por veintiún Miembros de los 32 (Artículo 19, párrafo b) del Convenio Constitutivo).

El Comité de Seguridad Marítima por veinte Miembros (Artículo 32 del Reglamento Interior del CSM).

El Comité Jurídico por veinte Miembros (Artículo 36 del Reglamento Interior del Comité Jurídico).

El Comité de Protección del Medio Marino por veinte Miembros (Artículo 34 del Reglamento Interior del CPMM).

## **2 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO**

### **2.1 Cuestiones Generales**

En los últimos años, la contaminación de los océanos del mundo ha llegado a ser una cuestión de creciente preocupación internacional. La mayor parte de ésta proviene de fuentes con base en tierra como son los subproductos de la industria, los residuos plagicidas y herbicidas y los afluentes de las zonas urbanas.<sup>75</sup>

No obstante, una considerable proporción de la contaminación viene del tráfico de buques y de las actividades marítimas en general. Las sustancias contaminantes difieren enormemente por lo que respecta a las cantidades que se transportan y al perjuicio que pueden causar al medio marino.

La contaminación del mar por los buques que concierne a los principales tipos de tráfico marítimo, se da por las siguientes sustancias:

**Hidrocarburos:** en términos de tonelaje, los hidrocarburos constituyen el mayor contaminante originado por el transporte marítimo.<sup>76</sup>

El consumo mundial de hidrocarburos se ha incrementado substancialmente en los últimos años, lo que ha tenido como consecuencia que la flota mundial de buques tanque haya crecido notablemente.

---

<sup>75</sup> La prevención de la contaminación del mar en: "La OMI al Día", Organización Marítima Internacional, Londres, Marzo 1988, p. 1

<sup>76</sup> La Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos (NAS) estimó, en 1980, que llega a 3,50 millones de toneladas la cantidad de hidrocarburos introducidas al mar, de las cuales 1.5 millones de toneladas proceden del transporte de hidrocarburos por vía marítima (el resto procede de actividades con base en tierra e incluye desechos industriales, residuos urbanos y filtraciones naturales).

Los buques han experimentado cambios dramáticos en su tamaño. En la década de los años 1950 se consideraba que los buques de 30 000 toneladas de peso muerto eran de gran tamaño, hoy son comunes los buques tanque de 500 000 toneladas de peso muerto.

La causa más notoria de contaminación provocada por hidrocarburos es la nacida de los accidentes sufridos por buques tanque. Aun cuando este factor representa un porcentaje relativamente pequeño de la cantidad total de hidrocarburos que caen al mar en el curso de un año, las consecuencias de un accidente pueden ser desastrosas para la zona adyacente, particularmente si el buque siniestrado es de gran tamaño y si el accidente se produce cerca de la costa. Ejemplos de lo anterior son los naufragios del Torrey Canyon (1967), el Amoco Cádiz (1978),<sup>77</sup> Castillo de Belmar, Exxon Valdez (1989)<sup>78</sup>, Haven, Aegean Sea, Vistabella, etc.

Los sucesos de contaminación más frecuentes ocurren durante las operaciones realizadas en los terminales, cuando se procede a la carga o a la descarga de hidrocarburos; estas operaciones causan tal vez hasta el 92% de los derrames de hidrocarburos.<sup>79</sup> Como estos derrames se producen cerca de la costa y, frecuentemente en espacios limitados, tales como puertos, el daño causado al medio ambiente de las inmediaciones puede ser considerable.<sup>80</sup>

Una cantidad mucho mayor de hidrocarburos cae en el mar como resultado de las operaciones normales del buque tanque, generalmente vinculadas a la limpieza de los residuos de la carga

---

<sup>77</sup> Las NAS estima que por esta causa solamente pasan al mar cada año alrededor de 39000 toneladas de hidrocarburos. Los abordajes y las varadas originan un 83% de los derrames de grandes proporciones.

<sup>78</sup> El accidente del Exxon-Valdez, considerado uno de los más graves de los últimos tiempos, tuvo lugar en la Bahía de Prince William, cerca del puerto de Valdez en Alaska, el 24 de marzo de 1989. La mancha de crudo se extendió en una superficie de 1300 km. cuadrados, y solo fue posible recuperar 11 millones de su cargamento de 53 millones de galones de petróleo.

<sup>79</sup> Según cifras publicadas por la Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buque Tanque.

<sup>80</sup> Según NAS, estos accidentes representan en términos de tonelaje sólo una pequeña proporción del total: alrededor de 20 000 toneladas.

(adherencias). Estas operaciones se realizan cuando el buque regresa del puerto de descarga y va a embarcar un nuevo cargamento de hidrocarburos. La cantidad de hidrocarburos adheridos representa anualmente un 0.4% de la cantidad de transporte de carga.

Durante las operaciones de lastrado y de limpieza, una proporción de las lavanzas puede acabar en el mar a menos que se retengan a bordo. En términos de tonelaje, ésta es todavía la fuente mayor de contaminación por hidrocarburos procedente de buques.<sup>81</sup>

Entre las demás causas de la contaminación por hidrocarburos figuran la varada de petroleros en dique seco,<sup>82</sup> el bombeo de aguas contaminadas de las sentinas y las pérdidas de combustible líquido, (tanto de los buques de carga seca como de los buques tanque),<sup>83</sup> así como los accidentes sufridos por los buques que nos son buques tanque.<sup>84</sup>

**Sustancias nocivas y mercancías peligrosas:** Si bien, en lo referente a la contaminación del mar la opinión pública se ha preocupado sobre todo de los problemas vinculados al petróleo, muchos de los productos químicos transportados por mar entrañan una peligrosidad mucho mayor para el medio marino. Algunos de ellos son tan venenosos que incluso una mínima cantidad puede matar los peces y otras formas de fauna y flora marinas. Tales sustancias se pueden acumular en la cadena alimentaria hasta representar una proporción lo bastante grande como para poner en peligro la salud de los seres humanos. Algunos tienen tal persistencia que sus efectos pueden durar décadas e incluso siglos.

---

<sup>81</sup> Según NAS alcanza unas 70 000 toneladas al año si bien ha disminuido considerablemente en los últimos años.

<sup>82</sup> 30 000 toneladas.

<sup>83</sup> 300 000 toneladas.

<sup>84</sup> 20 000 toneladas.

Acaso sea una suerte que la cantidad de sustancias nocivas transportadas anualmente por mar no pasa de ser una fracción de la cantidad correspondiente de hidrocarburos. Muchas de dichas sustancias se transportan a granel en buques tanque especialmente proyectados para ese fin.<sup>85</sup>

Estos buques son por regla general más pequeños que los petroleros, oscilando su tonelaje entre 500 y 40 000 TRB. No obstante, suelen ser extremadamente complejos y por ende de construcción cara. No solo debe darse en ellos la mayor protección posible a la carga, sino que además, el buque debe poder transportar simultáneamente una gran diversidad de productos, cada uno de los cuales podrá tener propiedades particulares y exigir una manipulación diferente.

Otros productos químicos, incluidas las sustancias líquidas, se transportan en bultos tales como bidones o recipientes especialmente contruidos. En este caso también la amenaza al medio ambiente que representan algunas de las sustancias transportadas no guarda relación con el tamaño de la unidad en la que viajan.<sup>86</sup>

Muchas sustancias no solo constituyen una amenaza de contaminación, sino que también pueden entrañar graves riegos tanto para el buque como para su equipo y, lo que es más importante, para la tripulación.

El número de productos químicos y de otras mercancías crece constantemente debido a la mayor industrialización del mundo y a que la propia industria adquiere mayor complejidad. Se ha estimado que alrededor de un 15% de todas las mercancías transportadas en buque de carga

---

<sup>85</sup> La flota de buques tanque quimiqueros, que ascendía a 2,7 millones de toneladas de peso muerto en 1973, había aumentado a 7 millones de toneladas de peso muerto en 1982 (con cerca de 275 buques), según cifras publicadas por la Drewry Shipping Consultants Ltd.

<sup>86</sup> Por vía de ejemplo, los difenilos policlorados (PCB) son potencialmente tan perjudiciales que la OMI ha recomendado la prohibición de su transporte marítimo a granel.

seca de tipo clásico son peligrosas en algún grado y si se incluyen las sustancias líquidas que son objeto de transporte en quimiqueros o en buques combinados, la proporción se acerca al 50%.

**Basura y aguas sucias:** Tradicionalmente se ha dado por supuesto que para eliminar la basura y las aguas sucias de los buques bastaba con arrojarlas al mar y, comparadas éstas con el volumen de desechos similares que se vierten en el mar cada año desde tierra, no pueden considerarse excesivas las cantidades que, hasta ahora, venían arrojándose desde los buques.

Hoy, sin embargo, la situación es muy diferente. Una de las razones es el creciente uso diario de sustancias como plásticos que no son biodegradables; una vez arrojados al mar son extremadamente persistentes y, si los ingieren las aves y los mamíferos marinos, potencialmente dañinos. La calidad estética de las costas y de las playas se ha deteriorado también como consecuencia de la acumulación de tales desechos.<sup>87</sup>

**Desechos sólidos y de origen terrestre:** En diversos países las cantidades de desechos industriales y municipales (principalmente cienos cloacales) de origen terrestre se eliminan mediante su vertimiento en el mar. La mayor parte de dichos materiales son de tal naturaleza que pueden ser asimilados por el medio marino sin que produzcan efectos perjudiciales, otros materiales, en cambio, tales como los desechos radiactivos, suscitan controversia de mayor envergadura.

---

<sup>87</sup> Estudios llevados a cabo en el Reino Unido por el grupo llamado Keep Britain Tidy entre 1978 y 1979 demuestran que la mayor parte de los desechos depositados por las mareas en las playas británicas proceden de los buques. De unos 20 000 artículos recuperados, el 42% eran de plástico (en su mayor parte envases de productos domésticos tales como desinfectantes, lejía y líquido para lavar) y el 22% de metal. En relación con estos últimos, más de dos tercios resultaron ser latas de bebidas.

Un estudio realizado por un biólogo marino de la Universidad de Newcastle en 1982, demostró que durante un viaje de 44 días de los 46 tripulantes de un buque mercante arrojaron al mar 320 cajas de cartón o de papel, 370 sujetadores de plástico para botes de cerveza, 162 bolsas de papas frías, 19 sacos de plástico, 240 botellas, mismo estudio revelara que de los 600 buques que entraron en puertos de Gales del Sur entre 1977 y 1978 sólo en 13,5% utilizaron las instalaciones para la eliminación de desechos establecidos en tierra.

Algunos desechos industriales, en especial los procedentes de la industria química son de tal peligrosidad que su eliminación plantea verdaderos problemas. Es difícil encontrar para ellos lugares adecuados en tierra y, en algunos casos, se considera que la mayor solución es la eliminación supervisada mediante incineración en el mar. Tales operaciones de incineración se realizan a muy altas temperaturas a fin de asegurar la virtual destrucción total de los desechos. Las operaciones mencionadas se efectúan a bastante distancia de los lugares habitados en buques especialmente contruidos que se sujetan a un alto grado de supervisión y son objeto de rigurosa vigilancia por el Estado de abanderamiento.

Debe tenerse también en cuenta que muchas de las sustancias perjudiciales que se transportan en bultos pueden tener un efecto contaminante si llegan a introducirse en el medio marino. El etiquetado y la estiba de dichos bultos debe ser tal que se reduzcan al mínimo los riesgos derivados de su expedición.

Cualquiera que sea la sustancia causante, la contaminación del mar es un problema internacional. El riesgo de que un buque tanque sufra un accidente grave es mayor en unas zonas que en otras, pero la contaminación se puede producir prácticamente en cualquier lugar y con frecuencia puede afectar a costas que se encuentran a muchas millas del lugar en que se produjo el suceso que le dio origen.

El carácter mundial del problema significa que solo cabe enfrentarse a la contaminación con éxito si los países marítimos del mundo combinan sus recursos y actúan de consuno. La flota mundial enarbola muchas banderas diferentes. En consecuencia, las medidas que adopte cada país sólo tendrán una leve repercusión sobre la totalidad del problema y, de hecho, una diversidad de medidas nacionales carentes de coordinación puede incluso empeorar la situación.

Se ha reconocido desde hace muchos años que la contaminación del mar ocasionada por los buques, fenómeno que afecta a tantos países, sólo puede ser enfrentada satisfactoriamente acudiendo a una instancia marítima internacional. La Organización Marítima Internacional representa dicha instancia.

## **2.2 Comité de Protección del Medio Marino.**

El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), que está integrado por todos los Estados Miembros, tiene facultades para examinar toda cuestión que sea de competencia de la Organización en relación con la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. Se ocupa especialmente de la aprobación y modificación de convenios y de otras reglas y medidas encaminadas a garantizar su observancia.

En los últimos años, el CPMM ha dedicado la mayor parte de sus esfuerzos a examinar a fondo todas las disposiciones del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), a fin de conseguir que los Gobiernos las apliquen de modo efectivo, universal y uniforme. A esos esfuerzos se debe en gran medida que el MARPOL 73/78 entrara en vigor en 1983.

El MARPOL 73/78 constituye el régimen de convenio internacional más importante y completo elaborado hasta la fecha en la lucha contra la contaminación proveniente de los buques.

Al mismo tiempo que revisa el MARPOL 73/78, el CPMM ha seguido elaborando manuales y directrices destinados a prestar ayuda a los gobiernos y a la industria que vayan a tomar

medidas contra la contaminación del mar. Entre ellos destaca el Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, las directrices que el establecimiento de instalaciones de recepción adecuadas en los puertos, etc.

Otras de las actividades principales del CPMM es el fomento de la cooperación técnica, incluido el desarrollo de medidas regionales de cooperación para combatir la contaminación en casos de emergencia. Asimismo, fomenta la organización de seminarios, simposios, cursillos y cursos de formación en diversos aspectos de la prevención de la contaminación del mar.

El Subcomité de Graneles Químicos y el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento son los órganos auxiliares del CPMM, por lo que respecta a los aspectos relacionados con la contaminación, que trabajan conjuntamente con el Comité de Seguridad Marítima.

El CPMM se constituyó como órgano auxiliar de la Asamblea y alcanzó pleno estado constitucional en 1985.

En diversos artículos de su Reglamento Interior, se destacan los siguientes aspectos:<sup>88</sup>

Son Miembros del Comité, todos los Miembros de la Organización y los Estados no Miembros de la misma que sean Parte en tratados y otros acuerdos internacionales con respecto a los cuales el CPMM desempeñe funciones conforme a lo dispuesto en dichos tratados y acuerdos.<sup>89</sup>

---

<sup>88</sup> Vid Reglamento Interior del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), Documentos Básicos, Vol. I, OMI.

<sup>89</sup> Reglamento Interior del Comité de Protección del Medio Marino, Artículo 1.

El CPMM se reúne por lo menos una vez al año<sup>90</sup> y es el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) quien notifica a los Miembros la fecha en que se celebrarán las reuniones con un mínimo de dos meses de anticipación.<sup>91</sup>

El Secretario General, con la aprobación del Consejo puede invitar con calidad de observadores a:<sup>92</sup>

- Los Estados que hayan presentado solicitud de admisión como Miembro;
- Los Estados que hayan firmado pero no aceptado el Convenio Constitutivo de la OMI;
- Los Estados que sean Miembros de las Naciones Unidas o de cualesquiera de los organismos especializados;
- Los movimientos de liberación reconocidos por la Organización de la Unidad Africana o por la Liga de los Estados Arabes.

Por otra parte, el Secretario General puede invitar a estar representados, con calidad de observador, en los periodos de sesiones a las Naciones Unidas, incluido el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, los organismos especializados de las Naciones Unidas que estén interesados en la labor del Comité y el Organismo Internacional de Energía Atómica<sup>93</sup> y a las organizaciones intergubernamentales y a las organizaciones internacionales no gubernamentales, siempre y cuando haya temas en el orden del día de la reunión que les conciernan directamente.<sup>94</sup>

---

<sup>90</sup> *Ibidem.* Artículo 2.

<sup>91</sup> *Ibidem.* Artículo 3.

<sup>92</sup> *Ibidem.* Párrafo a), Artículo 4.

<sup>93</sup> *Ibidem.* Párrafo b), Artículo 4.

<sup>94</sup> *Ibidem.* Párrafo c), Artículo 4.

Los observadores tienen acceso a los documentos no confidenciales y pueden participar sin derecho a voto en las deliberaciones relacionadas con asuntos de su competencia.<sup>95</sup>

Todo Miembro con derecho a votar tiene un voto que puede ser afirmativo o negativo. Los Miembros que se abstienen de votar o emiten un voto no válido son considerados no votantes.<sup>96</sup> Lo anterior únicamente es aplicable si en la sesión en que se efectúa la votación hay *quórum*, es decir si hay por lo menos 20 Miembros.<sup>97</sup>

Los Miembros del Comité tienen derecho a designar un representante y los suplentes, asesores y expertos que estime necesarios<sup>98</sup> para que conformen su Delegación. Para que la Delegación sea reconocida como tal, debe presentar los respectivos poderes que deben ser expedidos por el Jefe del Estado, el Jefe de Gobierno, el Ministro de Relaciones Exteriores o el ministro competente, o alguien que firme en nombre de alguno de ellos.<sup>99</sup>

Los idiomas oficiales del Comité son el árabe, el chino, el español, el francés, el inglés y el ruso; los idiomas de trabajo son el español, el francés y el inglés.<sup>100</sup> Las intervenciones en las reuniones del Comité y en sus órganos auxiliares se hacen en uno de los idiomas oficiales y son interpretadas a los otros cinco idiomas oficiales.<sup>101</sup>

Los documentos justificativos de los puntos del orden del día del CPMM y de sus órganos auxiliares son emitidos en los idiomas de trabajo y los informes, resoluciones, recomendaciones

---

<sup>95</sup> *Ibidem*. Párrafo a), Artículo 4; Párrafos a) y b), Artículo 5.

<sup>96</sup> *Ibidem*. Artículo 28.

<sup>97</sup> *Ibidem*. Artículo 34.

<sup>98</sup> *Ibidem*. Artículo 6.

<sup>99</sup> *Ibidem*. Artículos 7 y 8.

<sup>100</sup> *Ibidem*. Artículo 23.

<sup>101</sup> *Ibidem*. Artículo 24.

y decisiones del Comité y de sus órganos auxiliares son redactados en uno de los idiomas oficiales y traducidos a los otros cinco.<sup>102</sup>

El Comité elige una vez al año de entre sus Miembros un Presidente y un Vicepresidente que pueden ser reelegidos. El Presidente, o un Vicepresidente en funciones de Presidente, no emite voto.<sup>103</sup>

El Secretario General ejerce las funciones del Secretario del Comité y de todo órgano auxiliar que llegara a crearse y puede delegar sus funciones a un miembro de la Secretaría.<sup>104</sup>

### **2.3 Convenios de la OMI relativos a la prevención de la contaminación del mar**

Los principales convenios internacionales dedicados al tema de la contaminación y respecto de los cuales es responsable la OMI son:

#### **1. *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (adoptado en 1954)***<sup>105</sup>

Entró en vigor en 1958 y si bien fue adoptado antes de que la OMI entrara en funciones la Organización se hizo cargo de él en 1959. El Convenio trata de las descargas internacionales u operaciones de hidrocarburos en el mar y fue objeto de enmiendas por la OMI, en 1962 y en 1969. En 1971, se aprobaron más enmiendas pero éstas no llegaron a entrar en vigor. Este Convenio ha sido sustituido por el Convenio MARPOL 73/78 respecto de los Estados que han ratificado ambos instrumentos.

---

<sup>102</sup> *Ibidem*, Artículo 25.

<sup>103</sup> *Ibidem*, Artículo 17.

<sup>104</sup> *Ibidem*, Artículo 20.

<sup>105</sup> *Vid La OMI al Día*, marzo de 1987, pág. 31.

2. *Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos (1969)*<sup>106</sup>

Este Convenio fue adoptado por la OMI a raíz del desastre del Torrey Canyon. Trata del derecho de los países a adoptar medidas para prevenir o mitigar el peligro de la contaminación por hidrocarburos resultante de accidentes ocurridos a buques que se encuentran fuera de aguas territoriales. Su entrada en vigor data de 1975 y, mediante un Protocolo que entró en vigor en 1983, fue ampliado para que abarcara otras sustancias potencialmente peligrosas, tales como los productos químicos.

3. *Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (1969)*<sup>107</sup>

Se adoptó también tras el suceso del Torrey Canyon; su objetivo es garantizar una indemnización adecuada a las personas que sufran daños debido a contaminación por hidrocarburos, haciendo recaer la responsabilidad de la indemnización en el propietario del buque del que se originó la fuga o la descarga de hidrocarburos. Este Convenio entró en vigor en 1975. Un protocolo adoptado en 1976 entró en vigor en 1981, el protocolo de 1984, que incrementa considerablemente la indemnización disponible, y el protocolo de 1992 hasta septiembre de 1994 no habían entrado en vigor.

---

<sup>106</sup> *Ibidem*, pág. 44.

<sup>107</sup> *Ibidem*, pág. 45.

4. *Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (1971)*<sup>108</sup>

El principal objetivo de este Convenio es proporcionar una indemnización adicional a las víctimas de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos. El Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, hace recaer la carga de la indemnización en el propietario del buque, pero al mismo tiempo limita la cuantía de la indemnización pagadera. El Fondo se constituye mediante las contribuciones efectuadas por los importadores de hidrocarburos lo que permite que se pague una indemnización adicional una vez alcanzados los límites del Convenio de 1969. El Convenio del Fondo entró en vigor en 1978 y ha sido objeto de enmiendas mediante los protocolos de 1976, que entró en vigor el 22 de noviembre de 1994, el protocolo de 1984 y de 1992 que hasta septiembre de 1994 no habían entrado en vigor.

5. *Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras materias (1972)*<sup>109</sup>

Si bien fue adoptado en una Conferencia convocada por el Reino Unido, la OMI asumió las funciones de Secretaría vinculadas al Convenio desde que éste entró en vigor en 1975. El propósito del mismo es prevenir o limitar toda evacuación deliberadas en el mar de diversos tipos de desechos producidos en tierra.

Este Convenio ha sido objeto de múltiples enmiendas tales como la de 1978 (relativas a los procedimientos para el arreglo de las controversias),<sup>110</sup> enmiendas a los anexos de 1978

---

<sup>108</sup> *Ibidem*, pág. 48.

<sup>109</sup> *Ibidem*, pág. 34.

<sup>110</sup> *Ibid.* Resolución LDC.6(III), que hasta septiembre de 1994 no había entrado en vigor.

(reglas para el control de la incineración de desechos y otras materias en el mar),<sup>111</sup> de 1980 (prohibición de verter en el mar petróleo crudo y sustancias y mezclas oleosas),<sup>112</sup> de 1989 (características y la composición de las materias vertidas en el mar),<sup>113</sup> de 1993 (supresión gradual de la evacuación de desechos industriales en el mar,<sup>114</sup> incineración de desechos en el mar<sup>115</sup> y eliminación en el mar de desechos radiactivos y otras materias radiactivas<sup>116</sup>).

6. *Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990.*<sup>117</sup>

Este Convenio es el más reciente y entró en vigor el 13 de mayo de 1995, al cumplirse con la adhesión de México los requisitos para ello. México depositó su instrumento de adhesión el 13 de mayo de 1994.

7. *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (1973), en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)*<sup>118</sup>

El Convenio tiene cinco anexos que tratan respectivamente de la contaminación por hidrocarburos, de las sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, de las sustancias perjudiciales transportadas en bultos, de las aguas sucias y de las basuras.

Un protocolo adoptado en 1978, dió carácter más riguroso a las prescripciones sobre prevención de la contaminación ocasionada por hidrocarburos. El MARPOL 73/78 incluye

<sup>111</sup> Vid. Resolución LDC.5(III), entró en vigor el 11 de marzo de 1979.

<sup>112</sup> Vid. Resolución LDC.12(V), entró en vigor el 11 de marzo de 1981.

<sup>113</sup> Vid. Resolución LDC.37(12), entró en vigor el 19 de mayo de 1990.

<sup>114</sup> Vid. Resolución LD.49(16), entró en vigor el 20 de febrero de 1994.

<sup>115</sup> Vid. Resolución LD.50(16), entró en vigor el 20 de febrero de 1994.

<sup>116</sup> Vid. Resolución LC.51(16), entró en vigor el 20 de febrero de 1994.

<sup>117</sup> Vid. Decreto de Promulgación en el Diario Oficial de la Federación del 6 de febrero de 1995.

<sup>118</sup> Vid. *La OMI al Día*, febrero de 1986, pág. 11 y *La OMI al Día*, marzo de 1987, pág. 36.

medidas que tienen por objeto prevenir o reducir no sólo la contaminación operacional sino también la accidental y es ampliamente considerado como el más importante de los instrumentos adoptados hasta la fecha en su género. Entró en vigor el 2 de octubre de 1983. La primera serie de enmiendas se aprobaron en 1984 y entraron en vigor el 7 de enero de 1986. La segunda serie fue aprobada en diciembre de 1985 y entró en vigor el 7 de abril de 1987. El Convenio se ha enmendado periódicamente y se seguirá revisando para posteriores enmiendas.

Además de los mencionados convenios, la OMI ha aprobado literalmente centenares de códigos de prácticas y recomendaciones que se han elaborado para complementar las prescripciones señaladas en los convenios o para ayudar a su aplicación. A diferencia de los convenios, tales códigos y recomendaciones no obligan a los países, pero están concebidos para servir de directrices en la formulación de las prescripciones de carácter nacional.

#### **2.4 Eficacia de las medidas adoptadas por la OMI**

Los convenios y recomendaciones antes reseñados enfrentan de diversas maneras el problema de la contaminación del mar, entre las que se incluyen las siguientes:

**Prevención de la contaminación operacional:** por ejemplo el vertimiento directamente en el mar de las mezclas de agua e hidrocarburos que resulten de la limpieza de los tanques. Esto se ha logrado adoptando medidas de lucha contra la contaminación en la fases del proyecto, equipamiento y utilización de los buques.<sup>119</sup>

---

<sup>119</sup> Vid *La OMI al Día*, marzo de 1988, pág. 11.

- a) **Petroleros.**- Los buques tanque transportan su carga en varios tanques o compartimentos encerrados en el casco de un buque. Una vez descargados los hidrocarburos hay que limpiar cuidadosamente los tanques y cerca de un tercio de los mismos han de llenarse con agua de mar de manera que la hélice del buque quede debidamente sumergida y el buque mantenga las debidas características de maniobrabilidad y navegabilidad. A este proceso se le llama lastrado.<sup>120</sup>

En épocas pasadas era práctica frecuente que los petroleros lavaran los tanques con chorros de agua de mar. Los chorros arrastraban los residuos de hidrocarburos adheridos a las paredes de los tanques, produciéndose una mezcla de agua e hidrocarburos que se acumulaba en el fondo del tanque y se bombeaba luego directamente al mar. Dicha práctica hizo naturalmente que una cantidad considerable de hidrocarburos que se acumulaba en el fondo del tanque y se bombeaba luego directamente al mar para dar lugar a un nuevo cargamento de hidrocarburos estuviera también impurificada.

- b) **Sustancias nocivas líquidas.**- Aun cuando dichas sustancias no se transportan en cantidades tan grandes como en el caso de los hidrocarburos, la naturaleza de los productos plantea problemas de carácter especial. Los buques encargados de su transporte son los más complejos que existen y, por ende, las precauciones de seguridad relativas a los mismos deben ser más rigurosas.<sup>121</sup>

El rápido incremento del transporte marítimo a granel de productos químicos nocivos y potencialmente peligrosos ha hecho que se reconociera la necesidad de adoptar medidas internacionales para garantizar la seguridad de estos transportes.

---

<sup>120</sup> *Ibidem.*

<sup>121</sup> *Ibidem*, pág. 15.

- c) **Mercancías en bultos y sustancias no líquidas.**- Las prescripciones para el transporte marítimo de sustancias peligrosas, se divide en nueve clases diferentes: explosivos, gases, líquidos inflamables, sólidos inflamables, sustancias comburentes y peróxidos orgánicos, sustancias venenosas y sustancias infecciosas, sustancias radiactivas, sustancias corrosivas y sustancias varias.<sup>122</sup>

Esa clasificación es la usada en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) que la OMI adoptó por primera vez en 1965 y que es objeto de una actualización anual. Si bien la preocupación principal en el control y establecimiento de medidas para el manejo de dichas sustancias es la seguridad, también es cierto que muchas de las sustancias pueden causar contaminación y, en consecuencia, la aplicación con éxito del Código reporta beneficio tanto para el medio marino como para la seguridad marítima.

- d) **Aguas sucias.**- No se permite que los buques descarguen aguas sucias dentro de las 4 millas medidas desde la tierra más próxima, a menos que tengan en funcionamiento una planta de tratamiento aprobada. Cuando el buque se encuentra a más de cuatro millas pero menos de 12 millas de la costa, sólo se puede descargar agua sucia si ha sido desmenuzada y desinfectada.<sup>123</sup>
- e) **Basuras.**- Existe la norma que establece la prohibición total de la eliminación del plástico en cualquier lugar de los océanos y las severas restricciones impuestas a las descargas de otras basuras por los buques en aguas costeras y "zonas especiales"<sup>124</sup> (Mar Báltico, Mar Negro, Mar Mediterráneo, Mar Rojo, Zona de los Golfos, Mar del Norte, Zona del Atlántico y la Región del Gran Caribe).<sup>125</sup>

---

<sup>122</sup> *Ibidem*, pág. 18.

<sup>123</sup> *Ibidem*, pág. 19.

<sup>124</sup> *Ibidem*.

<sup>125</sup> *Vid* Párrafo 1, Regla 5, Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78).

f) **Vertimiento.**- El instrumento principal que regula la evacuación internacional en el mar de desechos de origen terrestre, utilizando los buques para ello, es el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias (Convenio de Londres sobre Vertimiento). Dicho Convenio fue adoptado en 1972, en una Conferencia convocada por el Reino Unido, y entró en vigor en 1975. Las funciones de la Secretaría se confiaron entonces a la OMI. Las reuniones de las Partes Contratantes se celebran normalmente cada año en la sede de la organización.<sup>126</sup>

El Convenio define el vertimiento como toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuadas desde los buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, así como hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones.

**Reducir los accidentes:** este objetivo se logra principalmente fomentando la adopción y la puesta en práctica de normas y procedimientos de navegación rigurosos a escala mundial. Si bien tales normas han sido elaboradas principalmente para acrecentar la seguridad de la navegación, contribuyen, además, a reducir la contaminación resultante de los accidentes.<sup>127</sup>

La función más importante de la OMI es hacer más segura toda forma de navegación incluidos naturalmente en ella los petroleros y los quimiqueros. Por consiguiente las medidas estipuladas en los numerosos convenios y recomendaciones que tratan de la seguridad no sólo se aplican a esos buques sino también a todos los demás, pues es sabido que cuanto más seguro sea un buque menor será la probabilidad de que sufra un accidente.

---

<sup>126</sup> *Ibidem*, págs. 19 y 20.

<sup>127</sup> *Ibidem*, págs. 20 a 22.

Esas medidas se refieren a materias tales como la construcción, el equipo, los procedimientos de navegación, las comunicaciones y las normas aplicables a la tripulación.

**Reducir las consecuencias de la contaminación:** se han adoptado medidas concebidas para disminuir el alcance de la contaminación que puede ocasionar el accidente (por ejemplo, estipulando la cantidad máxima de hidrocarburos que pueda llegar al mar en la hipótesis de varada de un buque tanque o de que éste se vea envuelto en un abordaje).<sup>128</sup>

La adopción de normas convenidas internacionalmente es sólo una parte de la batalla. Por sí sola la legislación no puede impedir que ocurran accidentes. Esa es la razón de que la OMI haya ideado diversos procedimientos encaminados a ayudar a las naciones a combatir la contaminación si ésta llega a producirse.

La Organización ha fomentado la adopción por los países de las medidas de emergencia para hacer frente, en situaciones de esa índole, a la contaminación ocasionada por hidrocarburos.

**Otorgar indemnización:** los costos derivados de la contaminación pueden ser enormes. Se han adoptado una serie de medidas destinadas a otorgar indemnización a las víctimas de sucesos de contaminación por las pérdidas sufridas.<sup>129</sup>

Si bien la prevención de la contaminación del mar es una preocupación primordial de la OMI, la Organización también ha adoptado medidas destinadas a asegurar el pago de indemnización adecuada a los que sufran las consecuencias de tal contaminación cuando ésta se produce. En

---

<sup>128</sup> *Ibidem*, págs. 22 a 25.

<sup>129</sup> *Ibidem*, págs. 25 y 26.

el pasado, los sucesos de contaminación han tenido serios efectos para las aves, la flora y la fauna marinas y para la explotación comercial de peces y mariscos. Se han dado casos de playas cubiertas con gruesas capas de petróleo crudo, con desastrosas consecuencias para el turismo. El costo de limpiar esos derrames de hidrocarburos ha alcanzado en más de una ocasión varios millones de dólares.

**Facilitar la implantación:** la OMI ha prestado asistencia técnica y de otra índole a los Gobiernos en la formulación de planes de contingencia para combatir la contaminación y otros peligros.<sup>130</sup>

Las medidas adoptadas por a OMI durante los últimos 25 años han proporcionado un marco destinado a reducir la contaminación del mar por los buques. Cabría decir, desde luego, que si todas las medidas citadas fuesen rigurosamente aplicadas ese problema habria sido ya virtualmente eliminado.

Desgraciadamente, el problema subsiste y es evidente que la exigencia más importante del momento no radica en adoptar nuevas medidas sino en hacer que las ya adoptadas se ejecuten tan rápida y efectivamente como sea posible.

La Asamblea de la OMI, que es el organismo rector de la Organización, ha adoptado una resolución en la que se pide aminorar efectivamente el ritmo de adopción de nuevos instrumentos y enmiendas con el objeto de que los Gobiernos puedan dedicarse a hacer cumplir con más efectividad la legislación existente, por lo que se han adoptado medidas tendientes a reforzar las prescripciones relativas a inspección y certificación incluidas en los diversos convenios y en estos momentos se estudian nuevas mejoras.

---

<sup>130</sup> *Ibidem*, págs 27 a 29.

La OMI ha elaborado también un eficaz programa de asistencia técnica concebido para ayudar a los gobiernos a que den cumplimiento a los convenios y demás instrumentos. Si falla el cumplimiento, ello no se debe a la falta de voluntad o falta de apoyo a las medidas de la OMI. Tanto el valor de dichas medidas así como la necesidad de contar con ellas se reconocen en toda la comunidad marítima, pero muchos gobiernos, particularmente los que pertenecen al mundo en desarrollo, experimentan algunas dificultades cuando quieren poner en práctica las normas establecidas en los convenios.

### **3. CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES (MARPOL 73/78)**

#### **3.1 Antecedentes del Convenio MARPOL 73/78.<sup>131</sup>**

La existencia del problema de la contaminación del mar por hidrocarburos, especialmente en los puertos, se admitió por primera vez antes de la Primera Guerra Mundial y durante los decenios de 1920 y de 1930, varios países introdujeron medidas para evitar las descargas de hidrocarburos<sup>132</sup> en sus aguas territoriales utilizando como medio de disuasión el establecimiento de multas por efectuar descargas ilegales.

Se consideró la posibilidad de adoptar medidas internacionales pero no se había llegado a ningún acuerdo antes de que estallara la Segunda Guerra Mundial.

Para el comienzo del decenio de 1950, era tal la cantidad de hidrocarburos que se transportaba por mar, que existía una creciente preocupación por el peligro de la contaminación marina. En 1954, el Reino Unido organizó una conferencia sobre el tema de la que resultó la adopción del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos. Al entrar en vigor el Convenio Constitutivo de la OMI en 1958, las funciones de depositario y de Secretaría relativas al Convenio pasaron a la OMI.

---

<sup>131</sup> *Vid La OMI al Día*, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978, marzo 1988, pág. 1.

<sup>132</sup> *Vid La OMI al Día*, La prevención de la contaminación del mar, págs. 3 a 4.

### **3.1.1 Convenio para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1954<sup>133</sup>**

Si bien la contaminación derivada de accidentes sufridos por los buques tanque comenzaba entonces a causar cierta inquietud, este Convenio tuvo por objeto principal el enfrentarse con la contaminación resultante de las operaciones ordinarias de los buques tanque y de la descarga de los desechos oleosos de los espacios de máquinas que eran, y continúan siendo, los causantes principales de la contaminación por los buques.

Cuando se desembarca la carga de hidrocarburos hay que llenar algunos de los tanques con agua de lastre para proporcionar al buque las necesarias condiciones marineras y hacer que la hélice y el timón vayan debidamente sumergidos durante el viaje de vuelta al puerto de carga. El agua de lastre, debido a que cierta cantidad de hidrocarburos queda adherida al fondo y a las paredes de los tanques, queda así impurificada y la descarga al mar de esta agua es causa de contaminación

El lavado de los tanques mediante chorros de agua a presión genera también mezclas de agua e hidrocarburos. Hasta 1954, el bombeo directo al mar de estos residuos y mezclas oleosas era la práctica normal.

El Convenio de 1954 intentaba abordar el problema de la contaminación del mar por hidrocarburos<sup>134</sup> principalmente de dos formas:

---

<sup>133</sup> *Vid La OMI al Día*, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978, marzo 1988, pág. 2.

<sup>134</sup> En este Convenio "hidrocarburo" significa petróleo crudo, combustible líquido (fuel-oil), diesel-oil pesado y aceites lubricantes.

- Mediante el establecimiento de "zonas prohibidas" que se extendían hasta 50 millas de la tierra más próxima y en las que quedaba prohibida la descarga de hidrocarburos o de mezclas cuyo contenido de hidrocarburos fuera superior a 100 partes por millón.
- Exigiendo a las Partes Contratantes que tomaran todas las medidas oportunas para promover la creación de instalaciones de recepción de aguas y de residuos oleosos.

En 1962 la OMI aprobó unas enmiendas al Convenio por las que se ampliaba el ámbito de aplicación del mismo y se extendían además las "zonas prohibidas".

En 1969 se aprobaron otras enmiendas, como resultado de las cuales las operaciones de descarga de hidrocarburos quedaron limitadas del siguiente modo:<sup>135</sup>

Para buques tanque: Se prohíbe toda descarga de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos desde un buque tanque excepto cuando se cumplan las condiciones siguientes:

- que la cantidad total de hidrocarburos descargada en un viaje en lastre, estando el buque en navegación, no sea superior a 1/15 000 de la capacidad total de carga del buque;
- que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 60 litros por milla;  
y
- que el buque tanque se encuentre a más de 50 millas de la tierra más próxima.

---

<sup>135</sup> Mediante las enmiendas de 1969 se adoptó el sistema de "carga sobre residuos"(LOT), elaborado por la industria petrolera en los años sesenta. El procedimiento de "LOT" consiste en lo siguiente: en una travesía con lastre a bordo, un buque tanque toma agua de lastre (lastre de salida) en tanques de carga sucios. Se lavan otros tanques de carga para tomar agua limpia (lastre de llegada). Las lavazas de los tanques se bombean a un tanque especial de decantación. Después de algunos días, el lastre de salida se asienta y los hidrocarburos flotan en la superficie. Puede descargarse entonces el agua limpia que está por debajo, en tanto se toma el agua de lastre de llegada. La capa superior del agua de lastre de salida se transfiere al tanque de decantación. Después de un ulterior asiento y descarga, se toma el próximo cargamento sobre los restos de los hidrocarburos que quedan en el tanque de decantación; de ahí la expresión "carga sobre residuos".

Se prescribe un modelo de Libro registro de hidrocarburos en el que debe anotarse, tanque por tanque, todo trasiego de la carga y de sus residuos durante el tiempo transcurrido entre las operaciones de carga y descarga.

Para los espacios de máquinas de todo tipo de buque: La descarga de aguas de sentinas de los espacios de máquinas podrá efectuarse únicamente cuando se cumplan las condiciones siguientes:

- que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos, estando el buque en navegación, no exceda de 60 litros por milla;
- que el contenido de hidrocarburos de las aguas de sentinas que se van a descargar sea inferior a 100 partes por millón;
- que la descarga se efectúe lo más lejos posible de tierra.

En 1971 se aprobaron otras enmiendas que proporcionaban protección adicional a la Gran Barrera de Coral de Australia y que limitaban el tamaño de los tanques de carga de los buques tanque, reduciéndose así la cantidad de hidrocarburos que pudiera derramarse en caso de abordaje o varada.

### 3.2 El Convenio de 1973<sup>136</sup>

El enorme desarrollo del transporte marítimo de hidrocarburos y las dimensiones cada vez mayores de los buques tanque, así como el aumento del transporte de productos químicos por mar y la creciente preocupación por el medio ambiente del mundo en su totalidad, hicieron ver

---

<sup>136</sup> *Op. Cit La OMI al Día*, Convenio Internacional ..., marzo 1988, pág. 4

a muchos países que, a pesar de las diversas enmiendas adoptadas, el Convenio de 1954 era ya obsoleto.

La Asamblea de la OMI de 1969, movida en parte por el naufragio del Torrey Canyon ocurrido dos años antes, decidió convocar una conferencia internacional con el fin de adoptar un Convenio totalmente nuevo. La Conferencia se celebró en Londres en 1973.

El Convenio adoptado por la Conferencia es el más ambicioso de los tratados internacionales jamás concertados en materia prevención y contención de la contaminación del mar. Se ocupa no sólo de la contaminación por hidrocarburos sino de toda clase de contaminación marina a excepción de la causada por el vertimiento en el mar de desechos procedentes de tierra, que quedó incluida en otro Convenio adoptado un año antes.<sup>137</sup>

La mayor parte de las medidas de carácter técnico se hallan en los cinco anexos del Convenio que tratan los siguientes temas:

- Anexo I Hidrocarburos
- Anexo II Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel (productos químicos, por ejemplo).
- Anexo III Sustancias perjudiciales transportadas en bultos (es decir, tanques y contenedores)
- Anexo IV Aguas sucias de los buques
- Anexo V Basuras de los buques

El articulado del Convenio<sup>138</sup> trata de cuestiones tales como el ámbito de aplicación, la entrada en vigor, las enmiendas, etcétera. Las Partes en el Convenio tienen la obligación de

<sup>137</sup> Se refiere al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 1972.

<sup>138</sup> *Op. Cit La OMI al Día*, Convenio Internacional ..., marzo 1988, pág. 5.

prohibir las transgresiones de lo dispuesto en el Convenio, así como tomar medidas contra los transgresores, haciendo lo necesario para asegurar que las sanciones sean "suficientemente severas para disuadir de toda transgresión..."

Se prescribe que las Partes en el Convenio cooperarán en la detección de las transgresiones. Los buques podrán ser objeto de inspección por otras Partes a fin de verificar si el buque ha efectuado alguna descarga contraponiéndose a lo dispuesto en el Convenio.

Los sucesos que entrañen el derrame de sustancias perjudiciales deberán informarse sin demora de conformidad con el Protocolo I del anexo.<sup>139</sup>

Toda controversia entre las Partes se resolverá (si esto no puede hacerse por medio de negociaciones) de conformidad con los procedimientos de arbitraje que figuran en el Protocolo II de los Artículos.

Los anexos del Convenio pueden enmendarse de varias maneras, la más importante es la denominada de "aceptación tácita". Después que se ha adoptado una enmienda (en una reunión "ampliada" para que incluya todas las Partes Contratantes, algunas de las cuales pueden no ser miembros de la OMI), las enmiendas entran automáticamente en vigor en una fecha fijada por la conferencia (el plazo mínimo es de 16 meses), a menos que sean rechazadas (dentro de un plazo de diez meses), por un tercio de las Partes Contratantes o por las Partes Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos de cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.

---

<sup>139</sup> El Protocolo comprende cuestiones tales como la obligación de informar, el método para informar, los casos en que se informará y el contenido del informe.

Este procedimiento se ha incorporado a todos los Convenios de la OMI de carácter técnico adoptados a partir del comienzo de los años setenta. Constituye una gran mejora respecto del sistema anterior, en virtud del cual las enmiendas a los instrumentos de la OMI entraban en vigor únicamente después de haber sido aceptadas por dos tercios de las Partes Contratantes (a veces incluso con un requisito relativo al arqueo).<sup>140</sup>

La otra ventaja del procedimiento de aceptación tácita consiste en que permite a la conferencia fijar la fecha exacta de entrada en vigor de la enmienda, hecho que es sumamente ventajoso para las administraciones y la industria.

Los artículos también tratan de la entrada en vigor. Si bien se estipuló que el Convenio entraría en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyesen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial lo hubieran ratificado, los Anexos III, IV y V son facultativos.<sup>141</sup>

Las reglas de carácter técnico del Convenio figuran en los anexos. En resumen son las siguientes:

#### Anexo I (contaminación por hidrocarburos)<sup>142</sup>

- Se mantienen las normas sobre la descarga de hidrocarburos para buques tanque contenidas en las Enmiendas de 1969 al Convenio de Contaminación por Hidrocarburos, de 1954, citadas anteriormente, pero se reduce a la mitad, es decir a 1/30 000 de la carga,

---

<sup>140</sup> En la práctica este procedimiento era tan lento que las enmiendas a instrumentos tales como el Convenio de Contaminación por Hidrocarburos, 1954, nunca recibieron el número de aceptaciones necesario como para ponerlas en vigor.

<sup>141</sup> Esto significa que los países pueden formular una declaración a los efectos de que no aceptan uno o más de dichos anexos.

<sup>142</sup> *Op. Cit La OMI al Día*, Convenio Internacional ..., marzo 1988, pág. 7.

la cantidad total de hidrocarburos que los buques nuevos puedan descargar al mar.<sup>143</sup> (Regla 9).

- La definición de "hidrocarburo" se amplía para incluir en ella todas las manifestaciones del petróleo, incluidos los crudos de petróleo, el fuel-oil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (que no sean productos petroquímicos) (Regla 1).
- Se prohíbe totalmente la descarga de hidrocarburos en ciertas "zonas especiales"<sup>144</sup> en las que la amenaza al medio marino es especialmente grave.<sup>145</sup> (Regla 10).
- Las Partes en el Convenio garantizarán la existencia de las adecuadas instalaciones de recepción de residuos y mezclas oleosas en los terminales de carga de hidrocarburos, puertos de reparación, etc. (Reglas 10 y 12).
- A todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y demás buques de arqueo igual o superior a 400 toneladas se les expedirá, después de ser objeto de un reconocimiento (regla 5), un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. El período de su validez no excederá de cinco años (Regla 8).
- Los petroleros serán construidos y equipados de forma que puedan operar con el sistema de carga sobre residuos y retener a bordo los residuos oleosos hasta que puedan ser descargados en las instalaciones de recepción de tierra.<sup>146</sup> (Regla 15).
- Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas irá provisto de equipo separador de agua e hidrocarburos o de un sistema de filtración para la descarga de las aguas de sentinas de los espacios de máquinas, así como de tanques para la retención de los residuos oleosos procedentes de los separadores y purificadores. Los buques de arqueo

---

<sup>143</sup> En cuanto a las descargas de las aguas de sentinas de los espacios de máquinas todo buque, al efectuarlas, ha de estar en navegación, a más de 12 millas de tierra y el contenido de hidrocarburos del afluente ha de ser inferior a 100 partes por millón

<sup>144</sup> Por "zona especial" se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario estipular condiciones más rigurosas para la descarga.

<sup>145</sup> En estas zonas especiales están incluidos el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo y la "Zona del Golfo"

<sup>146</sup> Para lo que se requiere la existencia de tanques de decantación de detectores de interfaz hidrocarburo/agua, de sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y de la adecuada disposición de sistemas de bombas y tuberías

bruto superior a 10 000 toneladas irán equipados de sistemas de vigilancia y control de la descarga de hidrocarburos (Reglas 16 y 17).

- Se mantiene el principio de limitar el tamaño de los tanques, ya adoptado en las Enmiendas de 1971 al Convenio de 1954<sup>147</sup> (regla 24).
- Los petroleros nuevos de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas irán provistos de tanques de lastre separado de suficiente capacidad para poder operar con seguridad durante los viajes en lastre sin tener que recurrir a la utilización de los tanques de carga con ese fin (excepto cuando las condiciones meteorológicas sean muy duras).<sup>148</sup> (Reglas 13 y 14).
- Se han introducido nuevas disposiciones sobre compartimentado y estabilidad para que los buques tanque conserven la flotabilidad dadas averías supuestas en el fondo o en los costados, cuya extensión se especifica en función de la eslora del buque (Regla 25).
- Los buques tanque y otros buques llevarán a bordo y mantendrán un Libro registro de hidrocarburos en el que se anotarán todas las operaciones relacionadas con hidrocarburos.<sup>149</sup> (regla 20).

#### Anexo II (sustancias nocivas líquidas)<sup>150</sup>

Este anexo prescribe los criterios que han de respetarse para las descargas y las medidas destinadas a contener la contaminación ocasionada por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.

<sup>147</sup> Dicho tamaño varía de acuerdo con factores tales como la disposición de los mismos, la existencia de dobles fondos, la ubicación de los tanques dedicados a lastre limpio de manera que deparen protección etc., pero en buques tanque normales se limita la capacidad de los tanques centrales a 30 000 metros cúbicos y la de los laterales a 15 000 metros cúbicos.

<sup>148</sup> El hecho de que los tanques de lastre separado no se empleen para el transporte de hidrocarburos significa que no se producen mezclas de agua e hidrocarburos y que, en consecuencia, no hay contaminación.

<sup>149</sup> El libro podrá ser objeto de inspección por parte de las autoridades de cualquier Estado que sea Parte en el Convenio.

<sup>150</sup> *Op. Cit La OMI al Día*, Convenio Internacional ..., marzo 1988, pág. 9.

Dichas sustancias quedan divididas en cuatro grupos, a los que se les aplican cuatro categorías, de la A a la D, según el grado de peligrosidad que presenten para los recursos marinos y para la salud y los atractivos naturales. Se han determinado las categorías de unas 250 sustancias que aparecen en la lista que constituye el apéndice I de este anexo.

Al igual que en el Anexo I, se prescriben los casos en que la descarga de residuos ha de hacerse exclusivamente en las instalaciones de recepción, salvo que se cumplan varias condiciones. En cualquier caso se prohíbe la descarga de residuos que contengan sustancias nocivas a menos de 12 millas de la tierra más próxima y en aguas de una profundidad menor de 25 metros. En el Mar Báltico y en el Mar Negro se aplican restricciones aún más rigurosas. Las Partes en el Convenio se obligan a dar a conocer las prescripciones detalladas para el proyecto, la construcción y el funcionamiento de los buques tanque quimiqueros. Dichas prescripciones contendrán como mínimo, todas las disposiciones del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.

Las operaciones relacionadas con sustancias a las que sea de aplicación el Anexo II se anotarán en el Libro registro, que podrá ser examinado por las autoridades de cualquiera de las Partes en el Convenio.

Anexo III (sustancias perjudiciales transportadas en bultos, etc.)<sup>151</sup>

Este anexo es de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna o vagones tanque. El anexo prescribe la publicación de normas detalladas relativas a embalaje, marcado y etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificaciones con objeto de prevenir o reducir a un mínimo la contaminación ocasionada por sustancias perjudiciales. Para

---

<sup>151</sup> *Ibidem*, pág. 10.

Dichas sustancias quedan divididas en cuatro grupos, a los que se les aplican cuatro categorías, de la A a la D, según el grado de peligrosidad que presenten para los recursos marinos y para la salud y los atractivos naturales. Se han determinado las categorías de unas 250 sustancias que aparecen en la lista que constituye el apéndice I de este anexo.

Al igual que en el Anexo I, se prescriben los casos en que la descarga de residuos ha de hacerse exclusivamente en las instalaciones de recepción, salvo que se cumplan varias condiciones. En cualquier caso se prohíbe la descarga de residuos que contengan sustancias nocivas a menos de 12 millas de la tierra más próxima y en aguas de una profundidad menor de 25 metros. En el Mar Báltico y en el Mar Negro se aplican restricciones aún más rigurosas. Las Partes en el Convenio se obligan a dar a conocer las prescripciones detalladas para el proyecto, la construcción y el funcionamiento de los buques tanque quimiqueros. Dichas prescripciones contendrán como mínimo, todas las disposiciones del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.

Las operaciones relacionadas con sustancias a las que sea de aplicación el Anexo II se anotarán en el Libro registro, que podrá ser examinado por las autoridades de cualquiera de las Partes en el Convenio.

#### **Anexo III (sustancias perjudiciales transportadas en bultos, etc.)<sup>151</sup>**

Este anexo es de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna o vagones tanque. El anexo prescribe la publicación de normas detalladas relativas a embalaje, marcado y etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificaciones con objeto de prevenir o reducir a un mínimo la contaminación ocasionada por sustancias perjudiciales. Para

---

<sup>151</sup> *Ibidem*, pág. 10.

ayudar a cumplir estas prescripciones se ha revisado el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) de manera que se tengan en cuenta en el mismo, algunas de las facetas de la contaminación.

#### **Anexos IV (aguas sucias) y V (basuras)<sup>152</sup>**

Se prohíbe a los buques descargar aguas sucias a una distancia inferior a 4 millas de la tierra más próxima, a menos que tengan en funcionamiento instalaciones aprobadas para el tratamiento de las mismas. Las aguas sucias habrán sido desmenuzadas y desinfectadas previamente si se efectúa la descarga a una distancia de entre 4 y 12 millas de tierra.

Por lo que se refiere a las basuras se han fijado distancias mínimas para el vertimiento de sus principales tipos. Posiblemente el rasgo más importante de este anexo sea la absoluta prohibición de arrojar al mar materias plásticas.

#### **3.2.1 Ratificación del Convenio<sup>153</sup>**

Aunque se esperaba que el Convenio MARPOL entrara en vigor rápidamente, en la práctica el progreso hacia la ratificación fue muy lento, debido en gran medida a una serie de dificultades de orden técnico y en particular a las relacionadas con los Anexos I y II.

Una serie de accidentes ocurridos en 1976 y 1977, que afectaron a buques petroleros, provocó una renovada preocupación por la seguridad y la contaminación en la mar. Se pidió a la OMI que convocara a una conferencia para estudiar medidas adicionales, incluidos cambios al

---

<sup>152</sup> *Ibidem.*

<sup>153</sup> *Ibidem.*

MARPOL 1973y al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS).

### 3.3 Protocolo de 1978 relativo al MARPOL<sup>154</sup>

Cuando se celebró la Conferencia Internacional sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación a principios de 1978, ninguno de los dos Convenios había entrado en vigor y no podían ser, por tanto, enmendados. Las nuevas medidas quedaron, por ello, recogidas en dos protocolos. La Conferencia decidió que el Protocolo del SOLAS fuera un instrumento independiente y que entrara en vigor después de que lo hiciera el Convenio matriz.

En el caso del MARPOL, en cambio, la Conferencia adoptó un método distinto. En aquellos momentos, los principales problemas que impedían la pronta ratificación del Convenio MARPOL 1973 eran los relacionados con el Anexo II. Los cambios previstos por la Conferencia se referían principalmente al Anexo I y se decidió en consecuencia adoptar los cambios acordados, al tiempo que se permitía a los Estados Contratantes diferir la implantación del Anexo II hasta tres años después de la entrada en vigor del protocolo, es decir, hasta el 2 de octubre de 1986. Se esperaba que para entonces las dificultades técnicas estuvieran resueltas.

Este procedimiento significaba en realidad que el protocolo había absorbido al Convenio matriz. Los Estados que ratifiquen el protocolo harán también efectivas las disposiciones del Convenio de 1973 sin que haya necesidad de un nuevo instrumento para la ratificación de este último. El Convenio MARPOL 1973 y el Protocolo 1978 del MARPOL se leerán por tanto como un solo instrumento, conocido normalmente por MARPOL 73/78. (Anexo II)

---

<sup>154</sup> *Ibidem*, pág. 11.

El Protocolo hace una serie de modificaciones al Anexo I del Convenio. Prescribe, por ejemplo, que todos los buques tanque nuevos<sup>155</sup> de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas vayan dotados de tanques de lastre separado (SBT) (en el Convenio matriz se exigían sólo en buques tanque nuevos de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas). El protocolo dispone también que los tanques de lastre separado estén emplazados como elementos de protección, es decir, que estén situados de tal manera que contribuyan a proteger los tanques de carga en caso de varada o abordaje.

Otra innovación importante es la del lavado con crudos (COW)<sup>156</sup> que había sido recientemente perfeccionada por la industria petrolera y ofrecía grandes ventajas. El procedimiento de lavado con crudos consiste en lavar los tanques no con agua sino con crudos de hidrocarburo, es decir, con la propia carga. La acción disolvente de los crudos de hidrocarburo hace que el lavado sea más eficaz que cuando se utiliza agua, acabándose prácticamente al mismo tiempo con las mezclas de agua e hidrocarburos que causaban tanta contaminación en el pasado.<sup>157</sup> Por otra parte, el propietario descarga bastante más hidrocarburos que antes, dado que la cantidad que queda adherida a los fondos y a las paredes de los tanques es menor. El sistema de lavado con crudos es aceptado como una opción distinta del de carga sobre residuos en los buques tanque existentes, y su instalación es una prescripción adicional aplicable a los buques tanque nuevos.

---

<sup>155</sup> Los buques tanque nuevos cuya construcción se haya contratado con posterioridad al 1 de junio de 1979; cuya quilla sea colocada después del 1 de enero de 1980, o cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982.

<sup>156</sup> Este procedimiento presenta peligros por la acumulación de gases explosivos en los tanques de carga durante la descarga del hidrocarburo. Por esta razón, el Protocolo del Convenio SOLAS 1974, adoptado por la Conferencia sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978, y que entró en vigor en mayo de 1981, estipula que siempre que se opere con un sistema "COW" se utilice un sistema de gas inerte.

<sup>157</sup> Se hace normalmente un enjuague con agua, pero la cantidad de agua utilizada es muy pequeña.

Una tercera opción que se ofreció a los petroleros existentes para crudos durante un periodo de dos a cuatro años a contar desde la fecha de entrada en vigor del MARPOL 73/78<sup>158</sup> consistió en disponer de tanques dedicados a lastre limpio (CBT), sistema por el que ciertos tanques se dedicaron exclusivamente al transporte de agua de lastre. Este método era más barato que un sistema completo de tanques de lastre separado por utilizar tuberías y bombas existentes, pero después de expirar el periodo de gracia otros sistemas pasaron a ser obligatorios.

El protocolo modifica también las instalaciones de drenaje y descarga, introduciendo reglas para mejorar los sistemas de agotamiento final de la carga.

Algunos petroleros operan solamente en determinados tráficos y entre puertos dotados de las adecuadas instalaciones de recepción; otros no utilizan agua para el lastre. La Conferencia sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación, 1978 reconoció que tales buques no debían quedar sujetos a todas las prescripciones del MARPOL y están por ello exentos de las prescripciones relativas a los tanques de lastres separado (SBT), a los sistemas de lavado con crudos (COW) y a los tanques dedicados a lastre limpio (CBT).

### 3.3.1 Reconocimientos y certificación

Existe el parecer generalizado de que la eficacia de los Convenios depende del grado en que se cumplan, que a su vez depende de la medida en que se imponga su cumplimiento. El Protocolo 1978 del MARPOL introdujo reglas más rigurosas para el reconocimiento y la expedición de certificados a los buques.

El MARPOL 73/78 prescribe ahora:

<sup>158</sup> Es decir, no más tarde del 2 de octubre de 1987.

- Un reconocimiento inicial antes de la entrada en servicio del buque o de que se le extienda un Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos.
- Reconocimiento periódico a intervalos que no excedan de cinco años.
- Un reconocimiento intermedio como mínimo durante el período de validez del Certificado.
- La realización de una inspección fuera de programa o de reconocimientos anuales obligatorios.<sup>159</sup>

Se han definido, además, con más precisión las medidas que se han de tomar en aquellos casos en que los buques sufran defectos o no cumplan con las normas establecidas.

Enmiendas al Convenio MARPOL 73/78 que se le han hecho hasta la fecha:

Año	Resolución	Entrada vigor
1984	MEPC.14(20) Anexo I	Enmiendas importantes aprobadas a lo largo de varios años. 7 enero 1986 <sup>160</sup>

<sup>159</sup> En la práctica la mayoría de los Gobiernos han indicado su preferencia por los reconocimientos anuales obligatorios y la OMI ha recomendado por ellos que todos los Estados Miembros utilicen esta opción.

<sup>160</sup> Las enmiendas se refieren al Anexo I y no sólo están destinadas a perfeccionar las disposiciones existentes sino también a ofrecer una solución práctica para algunos de los problemas que entraña la ejecución de dicho Anexo.

A continuación se resumen los elementos principales de las enmiendas.

Regla 10: equipo especial y procedimientos para impedir que se descarguen mezclas oleosas en el mar en zonas especiales.

Regla 13: se permite el transporte de agua de lastre en los tanques de carga en determinadas circunstancias.

Regla 14: se prohíbe el transporte de hidrocarburos en el pique de proa o en un tanque situado a proa.

Regla 15: la capacidad de los tanques de decantación podrá reducirse del 3% al 2% de la capacidad de transporte de carga de los buques dotados de tanques de lastre separado, tanques dedicados a lastre limpio o sistemas de limpieza que utilicen lavado con crudos.

Regla 16: se dispensa del cumplimiento de las prescripciones aplicables a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y al equipo separador de agua e hidrocarburos a los buques que efectúen exclusivamente viajes dentro de las zonas especiales viajes dentro de las 12 millas de la tierra más próxima en aguas "restringidas", siempre que se cumplan condiciones rigurosas.

Año	Resolución			Entrada vigor
1985	MEPC.16(22)	Anexo II	Preparación para su ejecución.	6 abril 1987 <sup>161</sup>
	MEPC.21(22)	Protocolo I	Protocolo de notificación.	6 abril 1987
1987	MEPC.29(25)	Anexo I	Zona especial al Golfo de Edén.	1 abril 1989 <sup>162</sup>
1989	MEPC.32(27)	Código CIQ	Lista de productos químicos	13 octubre 1990
	MEPC.33(27)	Código CGrQ	Lista de productos químicos	13 octubre 1990
	MEPC.34(27)	Anexo III	Lista de productos químicos	13 octubre 1990
	MEPC.36(28)	Anexo V	Atribución del carácter de zona especial al Mar del Norte	18 febrero 1991
1990	MEPC.39(29)	Anexos I y II	Sistema armonizado de reconocimiento y certificación	No vigente aún
	MEPC.40(29)	Código CIQ	Sistema armonizado de reconocimiento y certificación	No vigente aún

Regla 18: las enmiendas permiten efectuar descargas por debajo de la flotación desde tanques de lastre separado, tanques dedicados a lastre limpio y algunos otros tipos de tanques a condición de que se haya producido una separación suficiente entre agua e hidrocarburos.

Regla 20: se han efectuado una serie de modificaciones en el Libro registro de hidrocarburos, que todo buque (incluso los que no sean buques tanque) tiene la obligación de llevar a bordo.

Regla 21: la descarga de mezclas oleosas desde plataformas de perforación y otras plataformas se prohíbe cuando el contenido de hidrocarburos de la descarga llega a 100 partes por millón.

Regla 25: esta regla consiste en garantizar que los buques tanque puedan mantener la estabilidad después de una supuesta avería. Las prescripciones varían según la eslora del buque.

- <sup>161</sup> Habiendo actualizado el Anexo I del Convenio en virtud de las Enmiendas de 1984, la OMI concentró su atención en el Anexo II. Este anexo debía comenzar a surtir efectos el 2 de octubre de 1986 (tres años después que el Anexo I). La OMI preparó una serie de importantes modificaciones al anexo que fueron aprobadas oficialmente en una reunión "ampliada" del CPMM de la Organización (diciembre de 1985).

Entre las modificaciones más importantes figuran las siguientes:

Las prescripciones relativas a reconocimientos y certificación se han armonizado con lo dispuesto al respecto en el Anexo I (Reglas 10-12).

La introducción de restricciones respecto del transporte de las sustancias de la categoría B y C (Regla 5A).

Introduciendo un programa para el lavado previo obligatorio de los tanques de carga (Regla 8).

Cumplimiento de lo dispuesto en el Código de Graneles Químicos y en el Código Internacional de Químicos se ha hecho obligatorio (Regla 13).

Inclusión de una nueva regla relativa a las sustancias nocivas líquidas paraoleosas (Regla 14).

Revisión de las listas de sustancias nocivas y de otras sustancias que figuran como apéndices del anexo.

Revisión del formato del libro registrado de carga (Regla 9).

Estas enmiendas están encaminadas a estimular a los propietarios de buques para que mejoren la eficacia de las operaciones de agotamiento de los tanques de carga, y contienen una serie de prescripciones concretas para garantizar que tanto los buques graneleros químicos nuevos como los existentes reduzcan la cantidad de residuos de deben eliminarse.

- <sup>162</sup> El propósito de la enmienda, que afecta a la regla 10 del Anexo I, es hacer del Golfo Edén una "zona especial" otorgándole así una mayor protección respecto de las descargas de hidrocarburos.

<b>Año</b>	<b>Resolución</b>			<b>Entrada vigor</b>
	MEPC.41(29)	Código CGrQ	Sistema armonizado de reconocimiento y certificación	No vigente aún
	MEPC.42(30)	Anexos I y V	Atribución del carácter de zona especial a la zona del Antártico	17 marzo 1992
1991	MEPC.47(31)	Anexo I	Nueva Regla 26 (Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación de hidrocarburos) y otras enmiendas	4 abril 1993
	MEPC.48(31)	Anexo V	Atribución del carácter de zona especial a la Región del Gran Caribe	4 abril 1993
1992	MEPC.51(32)	Anexo I	Criterios relativos a las descargas	6 julio 1993
	MEPC.52(32)	Anexo I	Proyecto de petroleros	6 julio 1993
	MEPC.55(33)	Código CIQ	Lista de productos químicos, medios de respiración y degasificación de los tanques de carga y otras enmiendas	1 julio 1994
	MEPC.56(33)	Código CGrQ	Lista de productos químicos y otras enmiendas	1 julio 1994
1992	MEPC.57(33)	Anexo II	Lista de productos químicos y atribución del carácter de zona especial la zona del Antártico	1 julio 1994
	MEPC.58(33)	Anexo III	Examen completo del Anexo III utilizando el Código IMDG como medio para su implantación	28 febrero 1994
1994	Res. 1-3 de la Conferencia	Anexos I, II, III y V.	Supervisión de las prescripciones operacionales por el Edo. rector del puerto.	03 marzo 1996.

### **3.3.2 Efectos del MARPOL 73/78**

Se espera que en los años venideros el MARPOL 73/78 dará como resultado una beneficiosa e importante reducción en la contaminación del mar, pero no debe olvidarse que, a pesar de que el Convenio no entró en vigor sino hasta diez años después de su adopción, ha ejercido una influencia considerable en el proyecto y la explotación de los buques tanque.

La mayor parte de los buques construidos desde 1973 lo han sido conforme a las estipulaciones del Convenio MARPOL primitivo.<sup>163</sup>

El Protocolo de 1978 ha producido un efecto aún mayor, debido en parte a que estaba claro que el instrumento modificado entraría en vigor relativamente pronto.

La definición de "buque nuevo" a los efectos de Convenio MARPOL 1973 y la de "buque tanque nuevo" a los efectos de Protocolo de 1978 quedan reflejados a continuación:

	Buques nuevos (MARPOL 73)	Buques tanque nuevos (MARPOL 78)
Fecha del contrato de construcción posterior al	31 diciembre, 1975	1 junio, 1979
Fecha de la colocación de la quilla posterior	30 junio, 1976	1 enero, 1980
Fecha de entrega posterior al	31 diciembre, 1979	1 enero, 1982

Ello quiere decir que los buques comprendidos en las definiciones anteriores que no se ajusten a las prescripciones del MARPOL 73/78 no pueden operar hasta que no hayan sido modificados, operación costosa y muy lenta.

Por estas razones, prácticamente todo buque construido después de 1976 o de 1980 cumple ya con las prescripciones del MARPOL 73/78 y también, por cierto, con las del Protocolo del SOLAS ya que la misma definición de "buque tanque nuevo" rige en este instrumento.

<sup>163</sup> Por ejemplo, se ha seguido en general lo dispuesto respecto a los tanques de lastre (en buques de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas), a la limitación del tamaño de los tanques y a otras cuestiones estructurales; en vista de que la definición de buque nuevo se hace en función de las fechas de construcción, a la hora de vender un buque que cumpla con las normas internacionales se cotizará a mejor precio. Equipos tales como los separadores de agua y hidrocarburos para los espacios de máquinas son también ampliamente utilizados.

El costo de las reformas exigidas por el MARPOL 73/78 puede llegar a ser tan elevado que resulte antieconómico convertir ciertos buques tanque existentes, habida cuenta del estado generalmente decaído del mercado de hidrocarburos hoy día. No obstante, los buques tanque que se desguazan son por lo general los más viejos, de modo que el resultado será una elevación de los niveles de calidad de la flota mundial de buques tanque en su totalidad.

Es probable que suba el costo de explotación de los buques tanque, pues debido, por ejemplo, al sistema de tanques de lastre separado la capacidad de carga de los buques se ve reducida.

Por otra parte, el MARPOL 73/78 ha contribuido a hacer los mares más limpios y en el futuro sus efectos beneficiosos serán aún mayores.

Es del sentir general que sería conveniente obtener una interpretación uniforme y autorizada del MARPOL 73/78, y en ciertos casos hacer enmiendas para eliminar las dificultades en la aplicación y ejecución del Convenio. La OMI, en consecuencia, ha venido estudiando la interpretación de varias partes del MARPOL 73/78 que pueden necesitar aclaración o que pudieran dar lugar a dificultades en su ejecución. El CPMM ha adoptado oficialmente un conjunto de interpretaciones uniformes y ha acordado una serie de modificaciones que se han incorporado a las diversas enmiendas.

El CPMM ha recomendado a los gobiernos que den a las enmiendas propuestas el mismo grado de efectividad que al enmendado Convenio sobre la contaminación por hidrocarburos de 1954 o que el MARPOL 73/78 y que reconozcan que los buques que cumplan con ellas, cumplen también con las disposiciones del Convenio vigente.

### 3.4 Estado jurídico del MARPOL 73/78

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificadas por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), entró en vigor en 2 de octubre de 1983.

El número de Estados Contratantes era, hasta julio de 1994<sup>164</sup>, de 86 cuyas flotas mercantes combinadas representan aproximadamente el 92.03% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial.<sup>165</sup>

#### Estados Contratantes.

	Fecha de firma o depósito del instrumento	Fecha de entrada en vigor
Argelia*	31 enero 1989	1 mayo 1989
Antigua y Barbuda	29 enero 1988	29 abril 1988
Alemania**166	21 enero 1882	2 octubre 1983
Argentina*	31 agosto 1993	1 diciembre 1993
Australia**	14 octubre 1987	14 enero 1988
Austria*	27 mayo 1988	27 agosto 1988
Bahamas*	7 junio 1983	2 octubre 1983
Bélgica*	6 marzo 1984	6 junio 1984
Brasil**	29 enero 1988	29 abril 1988
Brunei Darussalam*	23 octubre 1986	23 enero 1987
Bulgaria*	12 diciembre 1984	12 marzo 1985
Canadá*	16 noviembre 1992	16 febrero 1993

<sup>164</sup> *Ibid.* Anexo 2 del documento MEPC 36/2, preparado por la Secretaría de la OMI para el 36o. Período de Sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (Londres, 31 octubre - 4 noviembre 1994).

<sup>165</sup> Fuente: *Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables*, 1994.

<sup>166</sup> El 3 de octubre de 1990 la República Democrática Alemana se adhirió a la República de Alemania. La República Democrática Alemana se había adherido al Convenio el 25 de abril de 1984.

Colombia*	27 julio 1981	2 octubre 1983
Coté d'Ivoire*	5 octubre 1987	5 enero 1988
Croacia***	----	8 octubre 1991
Cuba*	21 diciembre 1992	21 marzo 1993
China*	1 julio 1983	2 octubre 1983
Chipre*	22 junio 1989	22 septiembre 1989
Dinamarca <sup>167</sup>	27 noviembre 1980	2 octubre 1983
Djibouti*	1 marzo 1990	1 junio 1990
Ecuador*	18 mayo 1990	18 agosto 1990
Egipto*	7 agosto 1986	7 noviembre 1986
Eslovenia***	----	25 junio 1991
España**	6 julio 1984	6 octubre 1984
E. U. A.**	12 agosto 1980	2 octubre 1983
Estonia*	16 diciembre 1991	16 marzo 1992
Federación de Rusia <sup>168</sup>	3 noviembre 1983	3 febrero 1984
Finlandia*	20 septiembre 1983	2 octubre 1983
Francia****	25 septiembre 1981	2 octubre 1983
Gabón*	25 abril 1981	2 octubre 1983
Gambia*	1 noviembre 1991	1 febrero 1992
Ghana*	3 junio 1991	3 septiembre 1991
Grecia*	23 septiembre 1982	2 octubre 1983
Hungría*	14 enero 1985	14 abril 1985
India*	24 septiembre 1986	24 diciembre 1986
Indonesia*	21 octubre 1986	21 enero 1987
Islandia*	25 junio 1985	25 septiembre 1985
Islas Marshall*	26 abril 1988	26 julio 1988
Israel*	31 agosto 1983	2 octubre 1983
Italia*	1 octubre 1982	2 octubre 1983
Jamaica*	13 marzo 1991	13 junio 1991
Japón*	9 junio 1983	2 octubre 1983
Kenia*	15 diciembre 1992	5 marzo 1993
Letonia*	20 mayo 1992	20 agosto 1992

<sup>167</sup> Dinamarca declaró que su adhesión surtiría efecto con respecto a las Islas Faroe a partir del 25 de abril de 1995.

<sup>168</sup> A partir del 26 de diciembre de 1991, la Federación de Rusia ocupa el lugar de la URSS.

Libano*	18 julio 1983	2 octubre 1983
Liberia**	28 octubre 1980	2 octubre 1983
Lituania*	4 diciembre 1991	4 marzo 1992
Luxemburgo*	14 febrero 1991	14 mayo 1991
Malta*	21 junio 1991	21 septiembre 1991
Marruecos***	12 octubre 1993	12 enero 1994
México**	23 abril 1992	23 julio 1992
Mónaco***	20 agosto 1992	20 noviembre 1992
Myanmar*	4 mayo 1988	4 agosto 1988
Noruega*	15 julio 1980	2 octubre 1983
Omán*	13 marzo 1984	13 junio 1984
Países Bajos****169	30 junio 1983	2 octubre 1983
Panamá*	20 febrero 1985	20 mayo 1985
Papua Nueva Guinea*	25 octubre 1993	25 enero 1994
Perú*	25 abril 1980	2 octubre 1983
Polonia**	1 abril 1986	1 julio 1986
Portugal*	22 octubre 1987	22 enero 1988
Reino Unido**170	22 mayo 1980	2 octubre 1983
República Árabe Siria*	9 noviembre 1988	9 febrero 1989
República Checa***	-----	1 enero 1993
República de Corea*	23 julio 1984	23 octubre 1984
Rep. Pop. Dem. Corea*	1 mayo 1985	23 octubre 1985
Rumania*	15 abril 1993	15 julio 1993
San Vicente y Granadinas*	28 octubre 1983	28 enero 1984
Seychelles*	28 noviembre 1990	28 febrero 1991
Singapur*	1 noviembre 1990	1 febrero 1991
Sudáfrica*	28 noviembre 1984	28 febrero 1985

<sup>169</sup> Los Países Bajos declararon que su aprobación surtiría efecto con respecto a las Antillas Neerlandesas y, con efecto a partir del 1 de enero de 1986, con respecto a Aruba.

<sup>170</sup> El reino Unido declaró que su ratificación surtiría efecto con respecto a:

Hong Kong - a partir del 11 de abril de 1985

Por lo que se refiere a los Anexos I y II del Convenio solamente.

La Isla de Man - a partir del 1 de julio de 1986

Islas Caimán - a partir del 23 de junio de 1988

Por lo que se refiere a los Anexos I, II, III y V del Convenio solamente.

Bermudas - a partir del 23 de junio de 1988

Gibraltar - a partir del 1 de diciembre de 1988

Suecia**	9 junio 1980	2 octubre 1983
Suiza*	15 diciembre 1987	15 marzo 1988
Suriname*	4 noviembre 1988	4 febrero 1989
Togo*	9 febrero 1990	9 mayo 1990
Túnez*	10 octubre 1980	2 octubre 1983
Turquía*	10 octubre 1990	10 enero 1991
Tuvalu*	22 agosto 1985	22 noviembre 1985
Ucrania*	25 octubre 1993	25 enero 1994
Uruguay*****	30 abril 1979	30 octubre 1983
Vanuati*	13 abril 1989	13 julio 1989
Vietnam*	29 mayo 1991	29 agosto 1991
Yugoslavia*	31 octubre 1980	2 octubre 1983

- \* Adhesión.  
 \*\* Ratificación.  
 \*\*\* Sucesión.  
 \*\*\*\* Aprobación.  
 \*\*\*\*\* Firma.

El Anexo II del Convenio entró en vigor el 6 de abril de 1987, el Anexo III el 1o. de julio de 1992 y el Anexo V el 31 de diciembre de 1988.

Los Anexos III, IV y V son facultativos y varios países resolvieron, al ratificar el convenio matriz, no implantar uno a más de ellos.

El Anexo III ha sido adoptado por 63 países que representan el 58.52% del tonelaje mundial, el Anexo IV por 52 países que representan el 40.21% del tonelaje mundial y el Anexo V por 68 países que representan el 66.89% del tonelaje mundial.<sup>171</sup>

<sup>171</sup> Vid. Anexo 2 del documento MEPC 36/2, preparado por la Secretaría de la OMI para el 36o. Período de Sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (Londres, 31 octubre - 4 noviembre 1994).

#### **4 CANALES DE CONCERTACION ENTRE LAS DEPENDENCIAS DEL EJECUTIVO FEDERAL INTERESADAS EN LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO.**

##### **4.1 La Política Exterior de México**

La política exterior de México es el ámbito privilegiado donde se dirimen los asuntos esenciales, entre otros, los relativos a la independencia y seguridad del país. La política exterior es también medio de protección y promoción de los intereses vitales del Estado Mexicano. Sus lineamientos fundamentales se derivan de las luchas del pueblo de México por consolidar la autodeterminación de su proyecto político, económico y social.<sup>172</sup>

El país ha acumulado una vasta experiencia que le permite forjar una política exterior para defender la soberanía y promover sus objetivos. Dicha experiencia está fincada en el apego a principios y preceptos de conducta, cuya concordancia con las normas fundamentales del derecho internacional ha sido la base del prestigio de la política exterior mexicana.<sup>173</sup>

Es importante que no se pierda de vista que nuestra política exterior ha sufrido transformaciones, que no sólo se han dado por los acontecimientos internos sino que van íntimamente relacionados con los cambios que el sistema internacional ha sufrido a lo largo de las últimas décadas.

En los últimos sexenios la política exterior de México manifestó un mayor activismo internacional, pero limitado.<sup>174</sup>

---

<sup>172</sup> *Vid.* Plan Nacional de Desarrollo 1988-1994, Capítulo 3: Soberanía Nacional y Promoción de los Intereses de México en el Exterior.

<sup>173</sup> *Vid.* Capítulo 3 del Plan Nacional de Desarrollo.

<sup>174</sup> *Vid.* José Juan de Ollóqui, *La Diplomacia Total*, Fondo de Cultura Económica FCE, México, 1994, p.18. El Autor del libro considera que la actividad es limitada porque nuestra nación no está respaldada por una fuerza militar o económica creíble y suficiente.

La actividad internacional de México en los últimos años, se ha centrado en buena medida en la resolución de problemas de carácter económico, así como en la promoción de nuevas y más eficientes formas de inserción de México en la economía internacional.<sup>175</sup>

El logro de mayores márgenes de independencia en materia internacional ha sido uno de los objetivos centrales de nuestra política exterior,<sup>176</sup> así como la búsqueda de una diversificación de las relaciones económicas y políticas.<sup>177</sup>

En resumen, podemos decir que la política exterior es la variable externa que toda Nación define en determinado momento de su desarrollo histórico. Un país es soberano cuando tiene la capacidad para diseñar de manera independiente el proyecto de nación en lo interno y en lo externo.<sup>178</sup>

Independientemente de las variables y al margen de las circunstancias de un contexto internacional sujeto siempre a transformaciones, nuestro país cuenta con un marco conceptual a partir del cual se desprende su política exterior.<sup>179</sup>

---

<sup>175</sup> *Ibidem*, p.20. Las prioridades han sido la renegociación de la deuda externa, la promoción de la inversión extranjera, la mayor participación de México en los foros económicos, la negociación de un Tratado de Libre Comercio de América del Norte, así como la búsqueda de contrapeso a la presencia de Estados Unidos por medio de la negociación de acuerdos económicos con algunos países de América Latina, la Unión Europea y la Cuenca del Pacífico.

<sup>176</sup> *Ibidem*, para el Embajador José Juan de Olloqui, la revisión de la política exterior mexicana tendría que estar basada en dos conceptos básicos: independencia y diversificación.

<sup>177</sup> *Ibidem*, p.26.

<sup>178</sup> Rozental Andrés, *La Política Exterior de México en la era de la modernidad*, FCE, México 1994, p. 9

<sup>179</sup> *Ibidem*, p. 10.

#### 4.1.1 Principios de la Política Exterior de México

México cumple con los principios de política exterior que ha establecido, lo que le ha proporcionado prestigio para la negociación y voz respetable en el contexto global. Ante un entorno internacional cada vez más complejo, los principios de la política exterior constituyen la guía de nuestro país en la concertación para superar la incertidumbre que caracteriza el horizonte externo.

México aprendió por la dura vía de la experiencia histórica, la importancia que debe tener para los países débiles la defensa de los principios de autodeterminación y no intervención.<sup>180</sup> Las invasiones extranjeras sufridas durante el siglo XIX y a principios del XX, así como las múltiples acciones de injerencia política de potencias extranjeras empujaron a México hacia una actitud aislacionista y llevaron a la consagración de los dos principios citados como piedra angular de la política exterior mexicana.<sup>181</sup>

Por su importancia, los principios de la política exterior fueron elevados a rango constitucional durante los primeros meses de la administración del Presidente Carlos Salinas de Gortari. En ellos se incluyen la autodeterminación de los pueblos; la no intervención en los asuntos internos de los estados; la solución pacífica de las controversias; la igualdad jurídica de los estados; la cooperación internacional para el desarrollo; la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza; y la lucha por la paz y la seguridad internacional.

---

<sup>180</sup> Vid. Ojeda Mario, *México, el surgimiento de una política exterior activa*. p. 28 en la que señala que la Doctrina Carranza, formulada en el segundo decenio del siglo XX en medio de las presiones extranjeras que suscitó la Revolución iniciada en 1910, incluía ya los principios y lineamientos básicos de la política exterior actual. Posteriormente se agregó un corolario a la interpretación mexicana del principio de no intervención: la doctrina Estrada, en la que se condenaba la práctica del reconocimiento diplomático condicionado como forma de intervención.

<sup>181</sup> Ojeda Mario, *México: el surgimiento de una política exterior mexicana*, SEP, México 1986, p. 28.

La política exterior de México se ha ajustado a otros preceptos que continuarán vigentes, y que son: la defensa de los derechos humanos; la soberanía sobre los recursos naturales; la defensa y práctica del derecho de asilo; la procuración de una justicia económica internacional; el respeto al pluralismo ideológico; la búsqueda de una práctica democrática en la toma de decisiones en la comunidad internacional; y la solidaridad latinoamericana.<sup>182</sup>

En base a los principios y preceptos fundamentales de nuestra política exterior y, en virtud del complejo contexto internacional, el Plan Nacional de Desarrollo 1988-1994 señala como objetivos<sup>183</sup> generales de la acción internacional de nuestro país, los siguientes:<sup>184</sup>

- Preservar y fortalecer la soberanía nacional mediante la defensa de la integridad territorial, de los mares y plataformas continentales, de los recursos naturales y de la autonomía del país;
- apoyar el desarrollo económico, político y social del país, a partir de una mejor inserción de México en el mundo;
- proteger los derechos e intereses de los mexicanos en el extranjero;
- apoyar y promover la cooperación internacional en todos sus aspectos, como instrumento esencial para que la comunidad de naciones alcance estudios superiores de entendimiento y desarrollo;

<sup>182</sup> Plan Nacional de Desarrollo 1988-1994, Parte 3: Soberanía Nacional y Promoción de los Intereses de México en el Exterior.

<sup>183</sup> De acuerdo con José Juan de Olloqui (Ver su obra: *Diplomacia Total*, pp. 30 y 31) se debe estar consciente de que la política exterior de un país tiene más de una dimensión, y propone la utilización de la *Diplomacia Total* como un instrumento de paz, que exige echar mano de todos los medios a nuestro alcance para el logro de los objetivos de la política exterior. La idea de la *diplomacia total* parte de la premisa de que la internacionalización de México no sólo es necesaria sino inevitable. México no ha permanecido ajeno a las transformaciones que ha sufrido el sistema internacional y, como la mayoría de los países del orbe, está buscando un reacomodo de su posición para aprovechar las oportunidades del exterior en beneficio del país. Para este autor los objetivos de la diplomacia son: Identificar el interés nacional, identificar la realidad internacional, evaluar los recursos, pensar los objetivos a largo plazo y encadenar los objetivos con el mediano y corto plazos, diversificar los objetivos, mejorar la evaluación de las políticas.

<sup>184</sup> *Op.Cit.* Plan Nacional de Desarrollo.

- hacer de la cultura mexicana uno de los principales elementos para reafirmar la identidad nacional y ampliar la presencia del país en el mundo; y
- promover la imagen de México en el exterior.

En nuestro país, el Presidente de la República es quien constitucional y políticamente, tiene la facultad en la dirección de la política exterior,<sup>185</sup> tal y como se establece en el Artículo 89 (Facultades y obligaciones del Presidente), Fracción X.

**Fracción X del Artículo 89 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos:**

**"Art. 89.- Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:.....**

**X. Dirigir la Política Exterior y celebrar tratados internacionales, sometiéndolos a la aprobación del Senado. En la conducción de tal política, el titular del Poder Ejecutivo observará los siguientes principios normativos: la autodeterminación de los pueblos; la no intervención, la solución pacífica de las controversias; la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza en las relaciones internacionales; la igualdad jurídica de los Estados; la cooperación internacional para el desarrollo; y la lucha por la paz y la seguridad internacionales."<sup>186</sup>**

A pesar de esto, las decisiones no las toma arbitrariamente, sino que las toma en consideración de numerosos factores, unos de carácter endógeno y otros exógeno que pueden ser estructurales o de carácter coyuntural.<sup>187</sup>

Como factores de carácter exógeno, nos encontramos con un complejo escenario internacional, que con los acontecimientos que se dieron en el mundo socialista en 1989,<sup>188</sup> ha propiciado un proceso de reflexión a distintos niveles.

<sup>185</sup> CARPIZO Jorge, *El presidencialismo mexicano*, Siglo XXI, México, 1978, p. 240.

<sup>186</sup> Los principios de la Política Exterior de México, contenidos en la Fracción X del Artículo 89, fueron introducidos el 11 de mayo de 1989.

<sup>187</sup> SEARA Vázquez, *Política Exterior de México*, Edit. Harla, México 1985, p. 26

<sup>188</sup> El desmoronamiento de la ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) y la caída del Muro de Berlín, el 19 de noviembre de 1989.

La coyuntura internacional hace necesaria una mayor coordinación, cooperación y consulta dentro del sistema de la Organización de las Naciones Unidas y los diversos Organismos Internacionales gubernamentales.

Dicha cooperación y coordinación, queda manifiesta en el Capítulo IX de la Carta Constitutiva de la Organización de las Naciones Unidas,<sup>189</sup> en el que se señala como propósito de los organismos especializados, crear las condiciones de estabilidad y bienestar necesarias para las relaciones pacíficas y amistosas entre las naciones, basadas en el respecto al principio de la

---

<sup>189</sup> El Capítulo IX de la Carta Constitutiva de las Naciones Unidas se refiere a la cooperación internacional, económica y social en la que se señala lo siguiente:

*Artículo 53*

Con el propósito de crear las condiciones de estabilidad y bienestar necesarias para las relaciones pacíficas y amistosas entre las naciones, basadas en el respeto del principio de la igualdad de derechos y al de la libre determinación de los pueblos, la Organización promoverá:

- a. niveles de vida más elevados, trabajo permanente para todos, condiciones de progreso y desarrollo económico y social;
- b. la solución de problemas internacionales de carácter económico, social y sanitario, y de otros problemas conexos; y la cooperación internacional en el orden cultural educativo; y
- c. el respeto universal a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos, sin haber distinción por motivos de raza, sexo, idioma o religión, y la efectividad de tales derechos y libertades.

*Artículo 56*

Todos los Miembros se comprometen a tomar medidas conjunta o separadamente, en cooperación con la Organización, para la realización de los propósitos consignados en el Artículo 55.

*Artículo 57*

1. Los distintos organismos especializados establecidos por acuerdos intergubernamentales, que tengan amplias atribuciones internacionales definidas en sus estatutos, y relativas a materias de carácter económico, social, cultural, educativo, sanitario, y otras conexas, serán vinculados con la Organización de acuerdo con las disposiciones del Artículo 63.
2. Tales organismos especializados así vinculados con la Organización se denominarán en adelante "los organismos especializados"

*Artículo 58*

la Organización hará recomendaciones con el objeto de coordinar las normas de acción y las actividades de los organismos especializados.

*Artículo 59*

La Organización iniciará, cuando hubiere lugar, negociaciones entre los Estados interesados para crear nuevos organismos especializados que fueren necesarios para la realización de los propósitos enunciados en el Artículo 55.

*Artículo 60*

La responsabilidad por el desempeño de las funciones de la Organización señaladas en este Capítulo corresponderá a la Asamblea General y, bajo la autoridad de ésta, al Consejo Económico y Social, que dispondrá a este efecto de las facultades expresadas en el Capítulo X."

La coyuntura internacional hace necesaria una mayor coordinación, cooperación y consulta dentro del sistema de la Organización de las Naciones Unidas y los diversos Organismos Internacionales gubernamentales.

Dicha cooperación y coordinación, queda manifiesta en el Capítulo IX de la Carta Constitutiva de la Organización de las Naciones Unidas,<sup>189</sup> en el que se señala como propósito de los organismos especializados, crear las condiciones de estabilidad y bienestar necesarias para las relaciones pacíficas y amistosas entre las naciones, basadas en el respecto al principio de la

---

<sup>189</sup> El Capítulo IX de la Carta Constitutiva de las Naciones Unidas se refiere a la cooperación internacional, económica y social en la que se señala lo siguiente:

*Artículo 55*

Con el propósito de crear las condiciones de estabilidad y bienestar necesarias para las relaciones pacíficas y amistosas entre las naciones, basadas en el respeto del principio de la igualdad de derechos y al de la libre determinación de los pueblos, la Organización promoverá:

- a. niveles de vida más elevados, trabajo permanente para todos, condiciones de progreso y desarrollo económico y social;
- b. la solución de problemas internacionales de carácter económico, social y sanitario, y de otros problemas conexos; y la cooperación internacional en el orden cultural educativo; y
- c. el respeto universal a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos, sin haber distinción por motivos de raza, sexo, idioma o religión, y la efectividad de tales derechos y libertades.

*Artículo 56*

Todos los Miembros se comprometen a tomar medidas conjunta o separadamente, en cooperación con la Organización, para la realización de los propósitos consignados en el Artículo 55.

*Artículo 57*

1. Los distintos organismos especializados establecidos por acuerdos intergubernamentales, que tengan amplias atribuciones internacionales definidas en sus estatutos, y relativas a materias de carácter económico, social, cultural, educativo, sanitario, y otras conexas, serán vinculados con la Organización de acuerdo con las disposiciones del Artículo 63.
2. Tales organismos especializados así vinculados con la Organización se denominarán en adelante "los organismos especializados"

*Artículo 58*

la Organización hará recomendaciones con el objeto de coordinar las normas de acción y las actividades de los organismos especializados.

*Artículo 59*

La Organización iniciará, cuando hubiere lugar, negociaciones entre los Estados interesados para crear nuevos organismos especializados que fueren necesarios para la realización de los propósitos enunciados en el Artículo 55.

*Artículo 60*

La responsabilidad por el desempeño de las funciones de la Organización señaladas en este Capítulo corresponderá a la Asamblea General y, bajo la autoridad de ésta, al Consejo Económico y Social, que dispondrá a este efecto de las facultades expresadas en el Capítulo X."

igualdad de derechos y al de la libre autodeterminación de los pueblos, siempre que estas organizaciones y sus actividades sean compatibles con los propósitos de las Naciones Unidas.

Gran parte de la actividad contemporánea de los organismos internacionales se relaciona con la cooperación mundial en las áreas de mantenimiento de la paz y seguridad, relaciones comerciales y los nuevos temas globales como lo son la protección del medio ambiente, la promoción de los derechos humanos, la democracia y el control de las drogas.

La evolución observada en el tratamiento de la nueva agenda internacional, ofrece numerosas señales sobre la dirección que la política exterior del gobierno de México deberá seguir, la cual estará encaminada a dar respuesta a las nuevas tendencias de las agendas de prácticamente todos los foros multilaterales.

Aunque muchos de los conflictos que aquejan al mundo actualmente son de orden bélico y económico; los aspectos sociales, de bienestar común como lo son la salud, el respeto por los derechos humanos, la democracia, el control de las drogas, la protección del medio ambiente, van recobrando fuerza a medida que pasa el tiempo y que éstos se agudizan.

La cooperación internacional es, a mi entender, la única forma para tratar de contener y solucionar éstos problemas. Esta se debe dar en el entendido de que todos y cada uno de los Estados que conforman la comunidad internacional son soberanos y que ningún otro tiene derecho a coaccionarlo para orillararlo a tomar alguna medida de la que no se esté convencido.

Cuando se llega a establecer un marco propicio para la cooperación internacional, los problemas a tratar tendrán una solución tomada de común acuerdo. En esa virtud, el resultado de las negociaciones derivará un tratado o convenio que contendrá, en resumen, los pasos a

seguir por todos aquellos países que voluntariamente firmen, comprometiéndose con ello a obrar de buena fe en el cumplimiento de lo establecido en el mismo.

En el caso de nuestro país, de acuerdo con lo establecido en la Fracción X, del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es el Presidente quien puede celebrar tratados internacionales sometiéndolos a la aprobación del Senado - como ya se ha mencionado-.

Para que el Ejecutivo Federal pueda celebrar tratados internacionales, debe existir interés por parte de alguna dependencia del ejecutivo federal o de un sector oficial en participar en las negociaciones previas y posteriormente solicitar al Ejecutivo Federal someta el documento final a la aprobación del Senado, con objeto de que este sea considerado como ley interna.

#### **4.2 Ley Orgánica de la Administración Pública Federal<sup>190</sup>**

Las Secretarías de Estado que forman el Gabinete del Ejecutivo Federal representan los intereses de los diferentes sectores y tienen sus propias prioridades. Cada una de ellas tiene asignados sus temas de acuerdo con lo establecido por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF).

En México, particularmente en la última década, se han registrado profundas modificaciones del aparato administrativo y ellas han traído consigo avances importantes. Dichas modificaciones tienen que ver con la estructura y funciones de las dependencias del Ejecutivo Federal.

---

<sup>190</sup> Se consultó la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal publicada por Editorial PAC, S.A. de C.V. en febrero de 1994 y su reforma publicada el 18 de diciembre de 1994, en el Diario Oficial de la Federación.

Las reformas a la LOAPF, publicadas en el Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1982, definen las bases para la creación de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, la que determina su naturaleza jurídica y la intervención de Ejecutivo en su operación, de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>191</sup>

La LOAPF establece por una parte las bases de organización de la Presidencia de la República, las Secretarías de Estado, los Departamentos Administrativos y la Procuraduría General de la República que en conjunto integran la administración pública centralizada, y por la otra la de los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito las organizaciones auxiliares nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y de fianzas y los fideicomisos, componen la administración pública paraestatal.<sup>192</sup>

Las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos, tienen igual rango<sup>193</sup> y cada uno de ellos formulará, respecto de los asuntos de su competencia, los proyectos de leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente de la República<sup>194</sup> los que deberán, para su validez y observancia constitucionales, ir firmados por el Secretario de Estado o el Jefe de Departamento Administrativo respectivo, y cuando se refieren a asuntos de competencia de dos o más secretarías o departamentos, deberán ser refrendados por todos los titulares de los mismos.<sup>195</sup>

---

<sup>191</sup> Art. 90. La administración pública federal será centralizada y paraestatal según la Ley Orgánica que expida el Congreso, que distribuirá los negocios del orden administrativos de la Federación que estarán a cargo de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos y definirá las bases generales de creación de las entidades paraestatales y la intervención del Ejecutivo Federal su operación.

Las leyes determinarán las relaciones entre las entidades paraestatales y del Ejecutivo Federal, o entre éstas y la Secretaría de Estado y los Departamentos Administrativos.

<sup>192</sup> Vid. Artículo 10. de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF).

<sup>193</sup> Vid. Artículo 10 de la LOAPF.

<sup>194</sup> Vid. Artículo 12 de la LOAPF.

<sup>195</sup> Vid. Artículo 13 de la LOAPF.

Las atribuciones de las unidades administrativas, así como la forma en que los titulares pueden ser suplidos en sus ausencias se determina en el reglamento interior de cada una de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos que será expedido por el Presidente de la República.<sup>196</sup>

En el Artículo 25 de la LOAPF se señala que cuando alguna Secretaría de Estado o Departamento Administrativo necesite informes, datos o la cooperación técnica de cualquier otra dependencia, ésta tendrá la obligación de proporcionarlos, atendiendo en lo correspondiente a las normas que determine la Secretaría de la Contraloría General de la Federación.

Para el estudio, planeación y despacho de los negocios del orden administrativo; el Poder Ejecutivo de la Unión cuenta con las siguientes dependencias:<sup>197</sup> Secretaría de Gobernación, Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de la Defensa Nacional, Secretaría de Marina, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Desarrollo Social,<sup>198</sup> Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca,<sup>199</sup> Secretaría de Energía,<sup>200</sup> Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural,<sup>201</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Controlaría y Desarrollo Administrativo, Secretaría de Educación Pública, Secretaría de Salud, Secretaría de Trabajo y Previsión Social, Secretaría de la Reforma Agraria, Secretaría de Turismo y el Departamento del Distrito Federal.

---

<sup>196</sup> *Vid.* Artículo 18 de la LOAPF.

<sup>197</sup> *Vid.* Artículo 26 de la LOAPF.

<sup>198</sup> Con la reforma del 28 de diciembre de 1994, la Secretaría de Desarrollo Social delega sus asuntos de medio ambiente y recursos naturales a la que era la Secretaría de Pesca y desde entonces se llama Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

<sup>199</sup> Antes Secretaría de Pesca.

<sup>200</sup> Antes Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal.

<sup>201</sup> Antes Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.

Cada una de ellas tiene asignado el despacho de diversos asuntos, que quedan ampliamente manifestados desde el artículo 27 hasta el 44 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.<sup>202</sup>

### 4.3 Plan Nacional de Desarrollo (1988-1994)

El Plan Nacional de Desarrollo es el documento que el Ejecutivo Federal elabora dentro de los primeros seis meses de la Administración y lo envía al Congreso para que éste proceda a su examen y revisión. El Plan recoge las propuestas de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, de los gobiernos de los estados y los planteamientos formulados por los principales grupos sociales.

El Plan Nacional, además de contemplar las cuestiones políticas, económicas y sociales a nivel nacional, establece los objetivos de la presencia de México a nivel internacional.

México y las demás naciones del mundo están interrelacionadas: los cambios en una parte del mundo o en un área de la vida internacional, tienen efectos directos en la vida interna de todos los demás. Las transformaciones mundiales son ahora de gran magnitud: innovación en el conocimiento y la tecnología; emergencia de los nuevos centros financieros y comerciales; una intensa competencia por los mercados; nuevos espacios de integración regional y un nuevo

---

<sup>202</sup> Los despachos de las Secretarías que se mencionan en el Artículo 26 de la LOAPF se citan en los artículos subsiguientes de la siguiente manera: Artículo 27.- Secretaría de Gobernación; Artículo 28.- Secretaría de relaciones Exteriores; Artículo 29.- Secretaría de la Defensa Nacional; Artículo 30.- Secretaría de Marina; Artículo 31.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Artículo 32.- Secretaría de Desarrollo Social; Artículo 32 Bis.- Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca; Artículo 33.- Secretaría de Energía; Artículo 34.- Secretaría de Comercio y Fomento Industrial; Artículo 35.- Secretaría de Agricultura Ganadería y Desarrollo Rural; Artículo 36.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes; Artículo 37.- Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo; 38.- Secretaría de Educación Pública; Artículo 39.- Secretaría de Salud; Artículo 40.- Secretaría de Trabajo y Previsión Social; Artículo 41.- Secretaría de la Reforma Agraria; Artículo 42.- Secretaría de Turismo; Artículo 44.- Departamento del Distrito Federal.

clima de relaciones debido al fin de la etapa bipolar de potencias mundiales. Naciones de desarrollo dispares e ideologías encontradas buscan, por igual, transformar sus economías y eliminar obstáculos en su quehacer político para sustentarse, competir y avanzar en sus intereses, anticipando las nuevas realidades mundiales.

A partir de 1983, el Artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone que los programas de la Administración Pública Federal se apegarán obligatoriamente a un Plan Nacional de Desarrollo. En consecuencia, el marco normativo de la política exterior mexicana debe sujetarse a los establecido en la Fracción X del Artículo 89, señalado anteriormente, y a los que dispone el Artículo 26 de nuestra Constitución.<sup>203</sup>

El Plan Nacional de Desarrollo 1988-1994 identificó seis objetivos precisos para la política exterior, y tras su definición asignó cuatro líneas de acción a la política exterior:<sup>204</sup>

- .1 Replantear nuestras relaciones con los Estados Unidos, con miras a maximizar los beneficios de la vecindad, reducir sus inconvenientes y aminorar los efectos de los grandes diferenciales entre los niveles de desarrollo de los dos países.
- .2 Promover una diversificación de los nuevos vínculos hacia otras regiones geográficas, a fin de evitar una excesiva e inconveniente concentración de nuestras relaciones exteriores con

<sup>203</sup> Art. 26. El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la Nación.

Los fines del proyecto nacional contenidos en esta Constitución determinarán los objetivos de la planeación. La planeación será democrática. Mediante la participación de los diversos sectores sociales recogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlas al plan y los programas de desarrollo. Habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal.

La ley facultará al Ejecutivo para que establezca los procedimientos de participación y consulta popular en el sistema nacional de planeación democrática, y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo. Asimismo, determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo Federal coordine, mediante convenios con los gobiernos de las entidades federativas, e induzca y concierte con los particulares de las acciones a realizar para su labor y ejecución.

En el sistema de planeación, el Congreso de la Unión tendrá la intervención que señale la ley.

<sup>204</sup> Op. Cit. SEARA Vázquez, p. 14

los Estados Unidos de América. Los esfuerzos orientados hacia la diversificación abarcaron América Latina, Europa, y la Cuenca del Pacífico.

3. Intensificar los vínculos con aquellos países que por su peso específico en el escenario internacional, su dinamismo económico y tecnológico, su nivel de coincidencia con México en foros internacionales o la existencia de estrechas relaciones históricas y culturales, se consideran naciones clave. Estos son Canadá, Japón, China Corea, Alemania, Francia, España, Italia, Reino Unido y, en nuestro ámbito regional, los países centroamericanos, Chile, Colombia, Venezuela y Cuba.
4. Participar activamente en los foros multilaterales, tanto los regionales como los de carácter regional.

Para los efectos del desarrollo del presente trabajo, a continuación destaco algunos propósitos derivados de los objetivos de la política exterior de México, señalados en el subpunto anterior, en específico los relativos a la cooperación internacional:<sup>205</sup>

- aumentar la participación y presencia de México en los foros multilaterales, en especial en aquéllos donde las actividades del país puedan contribuir positivamente a la solución de conflictos o a la disminución de las tensiones internacionales;
- contribuir al fortalecimiento de los organismos multilaterales, en especial los de carácter político y de los circunscritos a ámbitos regionales;
- fortalecer las instancias de integración regional;
- contribuir activamente a los esfuerzos en favor de la paz y el desarme, en especial por medio de la acción en los foros multilaterales;

---

<sup>205</sup> *Vid.* Subpunto 3.1.1.4 del Capítulo 3 del Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994.

- **apoyar los mecanismos de la Organización de las Naciones Unidas para la verificación de los acuerdos de paz; e**
- **impulsar la concertación entre países desarrollados y en desarrollo.**

De acuerdo a lo señalado como uno de los propósitos en la cooperación internacional, el presente trabajo pretende demostrar que el aumento de la participación y presencia de México en la Organización Marítima Internacional (OMI), que es un foro multilateral, ha contribuido positivamente en la búsqueda de soluciones para la contención de la contaminación del medio marino a nivel mundial.

#### **4.4 Grupo Intersecretarial para Asuntos de la Organización Marítima Internacional**

El Grupo Intersecretarial para Asuntos de la Organización Marítima Internacional (OMI), fue creado como un mecanismo de comunicación, cooperación y concertación interno, con el fin de que las diversas dependencias del Ejecutivo Federal que tienen injerencia en los asuntos que se tratan en la OMI, intercambiaran puntos de vista y unificaran criterios que permitiera a la Delegación de México que nos representa ante la Organización, adoptar una práctica concordante con la realidad y los intereses nacionales.

Inicialmente, podríamos pensar que el nombre del organismo determina la participación de sólo algunas de las Dependencias del Ejecutivo Federal, pero la experiencia y los trabajos del mismo, han demostrado que no solamente trata de asuntos del transporte marítimo, lo cual estaría contemplado en las actividades que desarrolla principalmente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de Marina.

Los asuntos que se tratan en la OMI son tan variados, que muchas veces es necesario el apoyo de hasta más de 10 dependencia del Ejecutivo Federal.

**La falta de coordinación entre éstas, obligó a la Secretaría de Relaciones Exteriores a buscar un mecanismo de concertación para que las directrices que se manejan en la sede de la OMI se unificaran. Empezaremos por enunciar quienes componen generalmente la delegación mexicana que asiste a la reuniones de la OMI:**

**El Embajador de México en Londres es el Representante Permanente de México ante la OMI, quien al no poder asistir a todas las reuniones que se celebran en el organismo delega sus funciones al Consejero en turno. Por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Marina, asiste su representante permanente adscrito a la misma Embajada.**

**En la Fracción I del Artículo 28 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se le asigna a la Secretaría de Relaciones Exteriores la función de promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior, de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal; y sin afectar el ejercicio de las atribuciones que a cada una de ellas corresponda, conducir la política exterior, para lo cual intervendrá en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones en los que el país sea parte.**

**Lo anterior deja manifiesta la función de la SRE de coordinar la presencia de nuestro país en el exterior, lo cual no quiere decir que la decisión sea tomada por el representante de México en el exterior, ya que éste no es un especialista en todos los temas que pudieran tratarse en los diversos organismos internacionales de los que es representante, por lo que se hace acompañar por asesores y técnicos especialistas. Estos deberán ser propuestos por las áreas administrativas correspondientes y coordinarse con el representante para tener una participación unificada y consolidada ante el organismo de que se trate.**

Un aspecto problemático de la participación de México en la OMI, sobrevino cuando dos dependencias enviaban a Londres, a través de la SRE, sus directivas, las cuales no llegaban a coincidir entre sí y por consiguiente no se lograba adoptar una posición unificada ante la OMI, lo que se convertía en un problema de representación ante el organismo.

Esta fue la causa por la que se decidió buscar un mecanismo interno que cumpliera con el fin de unificar la posición mexicana, lo cual tendría como resultado una participación aceptable ante la OMI.

El proceso de integración de dicho Grupo nació en la SRE y fue ésta la encargada de convocar la participación de las diversas dependencias del Ejecutivo Federal. En tal virtud, se invitó a participar inicialmente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a la Secretaría de Marina (SM), a la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal (SEMIP),<sup>206</sup> a la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) y a la Empresa de Petróleos Mexicanos (PEMEX); las cuales ya trabajan permanentemente en el Grupo.

Algunas dependencias solo son consultadas e invitadas a participar, cuando las agendas de las reuniones de la Organización contienen puntos relativos a las áreas de su competencia.

Para tratar de establecer formalmente el Grupo, se elaboró el proyecto de las bases de coordinación y reglamento que podrán verse en el **Anexo III**.

Hasta la fecha, el Grupo no ha sido formalmente establecido, a pesar de los trabajos que representó la integración del documento del anexo, cuyo trámite quedó empantanado en las

---

<sup>206</sup> De acuerdo al Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre de 1994, la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal cambia sus atribuciones y su nombre por el de Secretaría de Energía.

consultas internas entre cada una de las partes. Aún así, el Grupo ha trabajado por más de cinco años con la mayoría de las bases establecidas en su proyecto de reglamento.

La SRE convoca a las partes interesadas, a participar en los encuentros preliminares a las reuniones de la OMI, que al año tiene más de veinte reuniones formales, además de las de los Grupos de Trabajo Interperiodos y los Grupos de Trabajo por Correspondencia.

En la conformación del Grupo Intersecretarial se puede observar lo que calificaría de una irregularidad, y es que los participantes que asisten a las reuniones, son los mismos que lo han hecho desde el principio, y cuya preparación es administrativa y no técnica, lo que hace al Grupo hasta cierto punto inoperante.

En este sentido, la SRE como Coordinador del Grupo, ha hecho algunos esfuerzos porque cada una de las Dependencias interesadas se hagan representar por técnicos especialistas.

Otro problema, que escapa de las facultades del Grupo, es que no se reciben los documentos que se analizarán en las reuniones de la OMI con antelación, ni en nuestro idioma, lo que impide que éstos sean debidamente analizados.

En resumen, si las actividades del Grupo Intersecretarial no se revitalizan y los documentos de la OMI no llegan a tiempo para ser analizados, el objetivo de activar y consolidar la posición del Gobierno de México ante los diversos trabajos que realiza la Organización, no podrá ser logrado con entera satisfacción.

#### **4.5 Aceptación de un instrumento jurídico internacional y su obligatoriedad para nuestro país**

Los convenios y otros instrumentos jurídicos multilaterales, crean obligaciones internacionales de índole convencional. Los gobiernos que los ratifican o aceptan convienen en adoptar las disposiciones de los tratados concertados.

El procedimiento para la elaboración de un tratado internacional, puede originarse en cualquiera de los órganos de la OMI. La aprobación oficial de tal propuesta puede darla la Asamblea o el Consejo, que desempeña las funciones de Asamblea entre los períodos de sesiones bienales de esta última.

Cuando el proyecto de convenio es aprobado al interior del órgano que lo ha elaborado, éste es sometido a una conferencia diplomática internacional, a la cual se invita a todos los Miembros de las Naciones Unidas y de sus organismos especializados, y tiene por fin adoptar oficialmente el texto definitivo de un convenio o instrumento convencional.

Una vez adoptado el convenio, la responsabilidad de la acción recae en los gobiernos. La celeridad con la que el convenio llegue a entrar en vigor, depende del tiempo que tarden los gobiernos en ratificarlo o aceptarlo. La decisión de obligarse pueden expresarla las Partes mediante firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, lo cual depende del deseo del Estado interesado. Los tratados de la OMI entran en vigor una vez que determinado número de Estados los han ratificado. En la mayoría de los convenios de la OMI, se exige que cierta proporción del tonelaje de la flota mercante mundial esté representado por las Partes que los han ratificado para que puedan entrar en vigor.

Un gobierno que ratifica un tratado, debe cerciorarse antes de que éste se ajusta a su legislación nacional.

Cumplidos los requisitos necesarios para la entrada en vigor de un tratado, comienza el "período de gracia" anterior a la entrada en vigor efectiva. La duración de este período varía desde unos meses hasta un año o incluso dos, y su objetivo es permitir que los gobiernos interesados adopten medidas legislativas o administrativas necesarias para ejecutar las disposiciones del convenio.

La ejecución o implantación del convenio es la más importante de todas. A menudo, la principal responsabilidad de hacer que se cumplan las prescripciones de un tratado internacional, corresponde al Estado bajo cuyo pabellón navegan los buques de que se trata. Cada gobierno está encargado de garantizar que los buques que enarbolan su pabellón respeten las prescripciones de los tratados que ha ratificado. Sin embargo, muchos tratados de la OMI contienen cláusulas en las que se permite o exige a otros Estados, particularmente los Estados rectores de puertos, que hagan cumplir las prescripciones de los convenios de que se trata.

Al contemplar la praxis que prevalece para la elaboración, aceptación y ejecución de un instrumento jurídico internacional, veremos que sucede al interior del país.

En el caso de México, de acuerdo con su Constitución Política, el artículo 133 señala lo siguiente:

"Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los estados."

De lo anterior se desprende lo siguiente:

- .1 El objetivo de este artículo es establecer, para el sistema jurisdiccional mexicano, la jerarquía de las leyes vigentes en nuestro país que se establece de la siguiente forma:
  - Tratados y Leyes Federales,
  - Leyes secundarias, y
  - Leyes Locales.
  
- .2 Para que el derecho internacional<sup>207</sup> sea derecho vigente en México, debe ser asimilado al derecho mexicano a través de la aprobación del Senado de la República, la ratificación y la posterior promulgación de los tratados internacionales.

Ahora bien, para que el texto de un Convenio Internacional llegue a la Cámara de Senadores, es necesario que las partes interesadas lo hayan analizado y aceptado en su totalidad, hayan confirmado que lo establecido por tal convenio no contraviene nuestra Constitución, ni que vaya en contra de los intereses del país y su población en ningún sentido, esta labor la ha venido realizando el Grupo Intersecretarial para Asuntos de la OMI, del que ya se habló anteriormente.

Si el convenio es aprobado por la Cámara de Senadores, se publicará en el Diario Oficial de la Federación y cuando esto suceda será ley que deberá cumplirse en nuestro país.

Si realizamos un somero análisis desde el punto de vista de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (1969), podemos señalar lo que el artículo 27 señala:

"Una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado..."

---

<sup>207</sup> Los tratados internacionales son la expresión mas importante del derecho internacional. Ello obedece a que el derecho, como sistema normativo, requiere del consentimiento expreso de las partes para asumir derechos u obligaciones.

**La diferencia entre la Convención de Viena y la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos radica en que la Carta Magna se pone a sí misma por encima del tratado en tanto que la Convención de Viena hace lo contrario.**

**La solución en el caso mexicano, como se puede ver, es un punto intermedio, es decir, el derecho internacional debe ser conforme a la Constitución, pero una vez cumplido con tal requisito, se convierte en Ley Suprema de toda la Unión.**

## **5 PARTICIPACION DE MEXICO EN LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO Y EN LOS TRABAJOS QUE AL RESPECTO LLEVA LA OMI.**

### **5.1 Compromisos adquiridos por México en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD) (Río de Janeiro, Brasil, junio de 1992).**

Por la importancia que reviste, y para los objetivos que persigue este trabajo de investigación, considero importante hacer referencia a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, celebrada en Río de Janeiro, Brasil, en junio de 1992, cuya temática, en su intento por hacer compatible la protección ambiental con el crecimiento y desarrollo económicos, incide en las relaciones humanas tanto en el interior de las sociedades como en las que se expresan a través de los países.

En su 19a. sesión plenaria, celebrada el 14 de junio de 1992, la Conferencia aprobó la declaración de Río sobre Medio Ambiente y el Desarrollo, el Programa 21 y la Declaración Autorizada, sin fuerza jurídica obligatoria, de Principios para un Consenso Mundial respecto de la Ordenación, la Conservación y el Desarrollo Sostenible de los Bosques de todo Tipo.

La Declaración de Río contiene 27 principios que nuestro Gobierno apoyó en su totalidad. (Anexo IV)

**De entre ellos, se destaca la primacía del ser humano como centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible, para lo cual la protección del medio ambiente deberá constituir parte integrante del proceso de desarrollo y no podrá considerarse en forma aislada.**

**El principio 7 establece que los Estados deberán cooperar con espíritu de solidaridad mundial para conservar, proteger y restablecer la salud y la integridad del ecosistema de la Tierra. En vista de que han contribuido en distinta medida a la degradación del medio ambiente mundial, los Estados tienen responsabilidades comunes pero diferenciadas. Los países desarrollados reconocen la responsabilidad que les corresponde en la búsqueda internacional del desarrollo sostenible, en vista de las presiones que sus sociedades ejercen en el medio ambiente mundial y las tecnologías y los recursos financieros de que disponen.**

**Para alcanzar el desarrollo sostenible y una mejor calidad de vida para todas las personas, los Estados deberían reducir y eliminar las modalidades de producción y consumo insostenibles y fomentar políticas demográficas apropiadas.**

**Los Principios involucran a toda la comunidad internacional y a los individuos que conforman cada país, debiendo proteger el medio ambiente y los recursos naturales de los pueblos, por lo que los Estados y las personas deberán cooperar de buena fe y con espíritu de solidaridad en la aplicación de los principios consagrados en la Declaración.**

**México, al ser firmante de la Declaración de Río, tiene el compromiso de hacer valer y respetar cada uno de los principios de ésta.**

**Por otra parte, también adquirió una serie de compromisos al firmar el Programa 21 y en específico, para los efectos del presente trabajo, los relativos al Capítulo 17 de la sección II (Conservación y gestión de los recursos para el desarrollo) relativos a la protección de los**

océanos y de los mares de todo tipo, incluidos los mares cerrados y semicerrados, y de las zonas costeras, y protección, utilización racional y desarrollo de sus recursos vivos.

En la introducción del Capítulo 17, se destaca que el medio marino (océanos, todos los mares y las zonas costeras adyacentes) constituye un todo integrado, como un componente esencial del sistema mundial de sustentación de la vida y un valioso recurso que ofrece posibilidades para el desarrollo sostenible.

El derecho internacional, reflejado en las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se mencionan en el citado Capítulo 17, establece los derechos y las obligaciones de los Estados, y proporciona la base internacional en que se fundan la protección y el desarrollo sostenible del medio marino y costero y sus recursos,<sup>208</sup> lo cual exige nuevos enfoques en la ordenación y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras en los planos nacional, subregional, regional y mundial, que deben ser integrados en su contenido y estar orientados hacia la previsión y la prevención.

México cuenta con una política ambiental y ecológica capaz de reorientar el desarrollo, bajo condiciones de protección al ambiente y de equilibrio ecológico, que se ha visto revitalizada a raíz de la celebración de la Conferencia de Río.

Las diversas reglamentaciones nacionales, de las que ya se habló ampliamente en el Capítulo 4 de este trabajo, han servido para seguir un ordenamiento jurídico práctico efectivo en las cuestiones ecológicas.

---

<sup>208</sup> Las referencias que se hacen a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en el Capítulo 17 de la Agenda 21 no prejuzgan la posición de ningún Estado respecto a la firma o ratificación de la Convención o de la adhesión a ella.

Los compromisos adquiridos después de la Conferencia de Río en cuestiones marítimas, competen a todas las señaladas en el Capítulo 17 de la Agenda 21 que son:

- Ordenación integrada y desarrollo sostenible de las zonas costeras y las zonas marinas, entre ellas las zonas económicas exclusivas;
- Protección del medio marino;
- Aprovechamiento sostenible y conservación de los recursos marinos vivos sujetos a jurisdicción nacional;
- Solución a las principales incertidumbres que se plantean respecto a la ordenación del medio marino y el cambio climático;
- Fortalecimiento de la cooperación internacional y de la cooperación y la coordinación regionales;
- Desarrollo sostenible de las islas pequeñas.

La ejecución de las citadas actividades se ajustará a las capacidades tecnológicas y financieras de cada país, así como a sus prioridades en la asignación de recursos para las necesidades del desarrollo y, en última instancia, dependerá de la transferencia de la tecnología y de los recursos financieros que necesiten y que consigan.

## **5.2 Participación de México en el Consejo de la OMI (1994)**

El Consejo es, después de la Asamblea, el órgano más importante de la OMI, ya que en el tiempo que media entre periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo desempeña todas las funciones de la Organización.

La representación de México en los periodos de 1986-1987, 1990-1991, 1992-1993, 1994-1995, demuestran el interés por nuestro país por estar representado en tan importante órgano.

Hasta el momento solo ha podido candidatearse a la Categoría C, que son los Estados que a pesar de no haber quedado integrados en las Categorías A o B, tienen intereses particulares en el transporte marítimo o en la navegación y cuya elección al Consejo garantiza la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo.<sup>209</sup>

Como miembro del Consejo, nuestro país ha impulsado varias iniciativas tendientes a solucionar diversos problemas relacionados con una de las principales labores de la OMI, su actividad legislativa, misma que se busca esté de acuerdo con los intereses y las capacidades de los países en desarrollo.

México, junto con otros países en desarrollo que forman parte del Consejo, trata de hacer contrapeso a la gran cantidad de enmiendas que los países desarrollados pretenden sean aprobadas. La ventaja para los países en desarrollo es ganar tiempo para poder ponerse al paralelo en cuanto a tecnología en los buques ya existentes; por el contrario, de aprobarse todas las propuestas de los países desarrollados, la brecha que ya existe sería más notoria aún y recaería en cuantiosas sumas con las que no cuentan, para modernizar las embarcaciones de los países en desarrollo.

México ha dado renovada presencia al Grupo Latinoamericano y del Caribe (GRULAC)<sup>210</sup> en las diferentes reuniones de la Organización y representa los intereses de este Grupo en el Consejo.

---

<sup>209</sup> A partir del ingreso de México a la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) (18 de mayo de 1994), México buscará la posición en la Categoría B del Consejo.

<sup>210</sup> El Grupo latinoamericano y del Caribe (GRULAC), es un grupo de trabajo informal, que reúne a los representantes de los países del área que tienen representación en Londres, para analizar los asuntos que se tratarán en la Organización y que de alguna manera son importantes para la región. Sobra decir que la participación de los delegados de México es respetada entre los integrantes del Grupo.

En el 73o. Período de Sesiones del Consejo (Londres, 14 - 18 noviembre 1994), de acuerdo con el orden del día provisional, se examinaron y aprobaron los informes de las reuniones de los diferentes órganos de la OMI, entre ellos el del Comité de Protección del Medio Marino, el del Comité de Cooperación Técnica, el de la Conferencia de las Partes en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978.

La representatividad en el Consejo es una de las preocupaciones más tangibles entre los países que integran la OMI. Es por ello que durante el 17o. Período de Sesiones de la Asamblea, celebrado en octubre de 1991, varias Delegaciones (Chile y Liberia entre ellas) expresaron su preocupación respecto al resultado de las elecciones al Consejo para el período 1991-1993, y sugirieron a la Asamblea que examinara nuevamente el sistema que rige las elecciones al Consejo.

Cuando este tema fue tratado durante el 68o. Período de Sesiones del Consejo en junio de 1992, más de 20 delegaciones se pronunciaron a favor de la ampliación de la membresía -no todas convencidas de ello-, por lo que se acordó la creación de un Grupo Especial de Trabajo encargado de estudiar las posibles enmiendas al Artículo 16, 17 y 19 de la Asamblea.<sup>211</sup> El Grupo se reunió el 15 de julio de 1992, y llegó a un acuerdo en cuanto a la necesidad de ampliar en número de integrantes del Consejo de 32 a 40 Miembros, con la fórmula 10-10-20 para las tres categorías. El Grupo acordó, además, que no se modificasen las reglas de procedimiento para la distribución de categorías.

<sup>211</sup> Artículo 16

El Consejo estará integrado por treinta y dos Miembros elegidos por la Asamblea.

Artículo 17

En la elección de los Miembros del Consejo, la Asamblea observará los siguientes criterios:

- a) Ocho serán Estados con los mayores intereses en la provisión de los servicios marítimos internacionales.
- b) Ocho serán otros Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.
- c) Dieciséis serán Estados no elegidos a título de los párrafos a) o b) precitados, que tengan intereses particulares en el transporte marítimo o en la navegación y cuya elección al Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo.

Dos años después del inicio de la moción, la 18a. Asamblea adoptó el 4 de noviembre la Resolución A.735(18) (Anexo V), mediante la que se enmienda al Convenio Constitutivo. Para que entre en vigor la disposición de un Consejo de 40 miembros, es necesario que dos terceras partes de los Miembros de la Organización ( $151 \times 2/3 = 101$ ) depositen su instrumento de aceptación. Cumplido este requisito, la enmienda entrará en vigor 12 meses después para todos los miembros.<sup>212</sup>

Para conocer la opinión de las autoridades mexicanas sobre la aceptación de la citada resolución, la Secretaría de Relaciones Exteriores, en su calidad de coordinador del Grupo Intersecretarial, consultó a las Dependencias del Ejecutivo Federal,<sup>213</sup> obteniendo respuesta afirmativa de todas ellas, por lo que su texto se envió a la Cámara de Senadores, para que fuera aprobado durante su LVI período de sesiones que inició en noviembre de 1994.

El 12 de enero de 1995 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el decreto por el que se aprueba el texto de la Resolución A.735(18) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional.

Otra cuestión importante, tratada en todo los órganos de la OMI, es la relativa a la llamada "crisis de la documentación".

Un indicador importante del trabajo es sin duda el elevado tiraje que se genera (originalmente en idioma inglés) antes, durante y después de cada una de sus más de 20 reuniones anuales. Sin embargo, esta eficiencia conlleva uno de los problemas más graves a los que se ha visto

---

<sup>212</sup> Al 1o. de marzo de 1995 solamente 17 países habían aceptado las enmiendas al Convenio Constitutivo de la OMI, adoptadas en noviembre de 1993.

<sup>213</sup> Se consultó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la Secretaría de Marina, a la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, a la Secretaría de Energía y a Petróleos Mexicanos.

expuesta la OMI recientemente: la crisis de documentación causada por la falta de traducción y distribución oportuna en los otros dos idiomas de trabajo de la organización, que son el francés y el español.

Ante la insistencia de los países latinoamericanos y de las Delegaciones de Francia y España, se ha logrado sensibilizar al Secretario General de la importancia de no marginar a un importante número de países de los trabajos cotidianos de la Organización. En su momento la delegación mexicana le indicó al Secretario General que el problema de traducción era tan solo el primer efecto de un exceso de reuniones de comités, subcomités y grupos de trabajo que producían material abundante sobre el que se carecía de mecanismos para sintetizar y establecer prioridades, situación que resulta inmanejable para la mayor parte de los países miembros, por no poder asimilar este enorme volumen de información y consecuentemente instruir a sus representantes en las reuniones.

A raíz de estos esfuerzos, la 18a. Asamblea (Londres, 25 octubre-5 noviembre 1993) adoptó la Resolución A.777(18), en la que insta a sus cinco Comités<sup>214</sup> a revisar sus métodos de trabajo incluyendo, entre otras medidas, la asignación de prioridades en sus programas de trabajo. En dicha Resolución, se hace referencia a la Resolución A.500(XII) que versa sobre los objetivos de la Organización para la década de los ochenta, y en especial a su recomendación de que las propuestas para nuevos convenios o enmiendas a los existentes, deberían efectuarse únicamente cuando exista una clara necesidad, bien documentada, tomando en consideración el costo que implicaría para la industria naviera las cargas legislativas y administrativas para los recursos de los Estados Miembros.

---

<sup>214</sup> Comité de Seguridad Marítima (CSM), Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), Comité Jurídico (LEG), Comité de Cooperación Técnica y Comité de Facilitación.

Buscando una solución al problema de la distribución de los documentos, durante el 73o. Periodo de Sesiones del Consejo (Londres, 14-18 noviembre 1994) se aprobó un proyecto piloto de transmisión automática denominado "Bulletin Board System".

El objetivo del proyecto es acelerar el acceso a la información a través del uso de medios electrónicos para el envío de los documentos a los países miembros.

La propuesta sobre la viabilidad de uso de los medios electrónicos para el envío de documentos de la Delegación de México en la OMI cumple con las siguientes funciones:

- Distribución por vía electrónica de documentos.
- Posibilitar la suspensión del envío de versiones impresas a los Estados Miembros.
- Aprovechar al máximo la creciente oferta de redes de transmisión de datos a nivel internacional, que permiten la disponibilidad de la información por medios electrónicos.

En su oportunidad, la Delegación de México manifestó a la Organización su interés por quedar inscrito en dicho proyecto piloto, ya que ello permitiría mejorar el trabajo del Grupo Intersecretarial para Asuntos de la OMI.

La Organización envió a nuestro país la información que explica en detalle el método de acceso al sistema, la cual fue analizada por el área técnica de la Secretaría de Relaciones Exteriores. El resultado de dicho estudio fue desalentador,<sup>215</sup> ya que considerando los problemas financieros

---

<sup>215</sup> Estos son los resultados del estudio realizado por la Dirección General de Comunicaciones e Informática de la SRE:

El proyecto piloto planeado a dos años daría acceso al sistema *Bulletin Board System* a través de la red pública telefónica, la cual representa altos costos por llamada y por tiempo de conexión. Dichos costos son aún más elevados para aquellos Estados que se localizan fuera de Europa.

En base a las pruebas hechas en México, se ha concluido que hoy no es posible lograr enlaces, por red pública telefónica a más de 4,800 bps lo que incrementa los tiempos de conexión.

Sería conveniente realizar el acceso al servicio de documentos a través de redes internacionales de transmisión de datos con servicios *Dial-up* locales en el mayor número posible de países.

del país y el recorte presupuestario que sufrió la administración pública a raíz de la devaluación de diciembre de 1994, no se aprobó su instalación en la Cancillería mexicana.

Tratando de resolver este problema la SRE solicitó el apoyo de las otras dependencias que tienen intereses en la participación de México en la OMI, pero hasta junio de 1995 no se habían recibido respuestas.

### **5.2.1 Reelección de México al Consejo para el período 1995-1997**

México ha colaborado activamente en la generación de un marco jurídico que garantiza la seguridad en las operaciones marítimas y propicia la protección del medio marino y la cooperación técnica entre los miembros de la OMI, por lo que durante el 74o. Período de Sesiones de la OMI presentó su candidatura para reelegirse como Miembro del Consejo en la Categoría "C" para el período 1995-1997.

Para decidir la presentación de la candidatura y la categoría en que debería de presentarse, se consultó a las Secretarías de Comunicaciones y Transportes (SCT), Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP), Marina (SEDEMAR) y Energía. El resultado no fue homogéneo, ya que todos estuvieron de acuerdo en que se presentara la candidatura, pero respecto a la categoría las opiniones estaban divididas entre la "B" y la "C".

La presentación de la candidatura a la Categoría "B" estaba supeditada a que la Organización decidiera aplicar provisionalmente la Resolución A.735(18), que le daría un mayor margen a nuestro país para competir por uno de los lugares que se incrementarían en dicha categoría, que con la reforma sería de 10 y no de 8 como lo es hasta el momento.

---

Es conveniente considerar la cooperación con otros organismos internacionales que tengan experiencia en el manejo de sistemas electrónicos de información, como es el caso de los *OLIS ON "Line Information Service"* de la OCDE.

La propuesta para la aplicación provisional de la enmienda consistía en que si para la celebración de la 19a. Asamblea (noviembre 1995) ya se contaba con la aceptación de 101 Miembros a la Resolución A.735(18), se haría la elección de los 40 Miembros para el Consejo, solo que 8 de éstos entrarían en funciones hasta doce meses después.<sup>216</sup>

Durante el 74o. Período de Sesiones del Consejo se revisó un documento presentado por la Secretaría (C 74/3/1 Informe sobre el estado jurídico del Convenio constitutivo y los Miembros de la Organización), en el que se presentó el resultado de examen de la entrada en vigor de la Resolución A.735(18).

El documento concluye que:

- El Artículo 25 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados relativo a la aplicación provisional puede aplicarse respecto a las enmiendas al Convenio de la OMI.
- La Asamblea de la OMI tiene la facultad de decidir respecto de la aplicación provisional. Al respecto, la Asamblea tendría que mostrarse conforme con:
  - la mayoría necesaria para la aprobación en materia de aplicación provisional: y
  - que la aplicación provisional de las enmiendas de 1993 obliga a todos los Miembros de la OMI.

---

<sup>216</sup> De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 66 del Convenio de la OMI, toda enmienda entrará en vigor -para todos los Miembros- 12 meses después de haber sido aprobada por dos tercios de los Miembros de la Organización, que no sean Miembros Asociados.

Toda declaración o aceptación prevista en el Artículo 66 deberá ser comunicada por instrumento al Secretario General, para su depósito ante el Secretario General de las Naciones Unidas. El Secretario General notificará a los Miembros del recibo de dicho instrumento y de la fecha en la cual la enmienda entrará en vigor (Artículo 68).

En el presente, la OMI cuenta con 151 Miembros. De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 66, las enmiendas entrarán en vigor para todos los Miembros 12 meses después de haber sido aceptadas por 101 Miembros.

El Consejo decidió no recomendar a la Asamblea la aplicación provisional de las enmiendas a los Artículos 16, 17 y 19 del Convenio constitutivo, ya que no se contó con el apoyo mayoritario.<sup>217</sup>

En ese sentido y considerando que las posibilidades de ganar un lugar en la Categoría "B" del Consejo era sumamente difícil, se decidió presentar la candidatura para reelegirse en la Categoría "C".

### **5.3 Participación de México en las reuniones del Comité de Protección del Medio Marino (1994).**

De 1992 a la fecha, se han celebrado las reuniones del 32o. al 36o. Período de Sesiones del Comité de Protección del Medio Marino en las que ha participado una Delegación de México.

En el 32o. Período de Sesiones del CPMM (Londres, 2-6 marzo 1992) se aprobaron una serie de enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78 relacionadas con el proyecto y el funcionamiento futuro, tanto de los buques petroleros nuevos como los existentes.

Durante el 33o. Período de Sesiones del CPMM (Londres, 26-30 octubre 1992) se convino en constituir un nuevo subcomité que se encargaría de los asuntos relacionados con el cumplimiento por el Estado de Abanderamiento,<sup>218</sup> e informaría tanto al CPMM como al CSM.

---

<sup>217</sup> Hasta junio de 1995 se habían recibido 18 aceptaciones a la Resolución A.735(18).

<sup>218</sup> El Subcomité se de Implantación por el Estado de Abanderamiento ya celebró su 3a. reunión en Londres del 20 al 24 de febrero de 1995.

Se decidió que el CPMM actuará como punto de convergencia en la Organización para examinar las consecuencias que tendría para ésta el Programa 21, teniendo en cuenta que el examen pertinente de dicho Programa será llevado a cabo por otros comités y los resultados transmitidos al punto de convergencia.

En el 34o. Periodo de Sesiones del CPMM (Londres, 5-9 julio 1993) se ratificó el Curso Modelo de la OMI 1 a) -Lucha contra los derrames de hidrocarburos- Categoría del primer responsable, elaborado por un grupo por correspondencia dirigido por Canadá; un formato de obtención de datos que integraría el sistema de información del Convenio de Cooperación y las Directrices operacionales provisionales sobre facilitación para la lucha contra sucesos de contaminación por hidrocarburos, que se distribuiría como circular MEPC, de conformidad con el artículo 7 del Convenio de Cooperación.

La Delegación de México que participó en el 35o. Periodo de Sesiones del CPMM (Londres, 7-11 marzo 1994) señaló que uno de los problemas en los trabajos del Comité era que los documentos de trabajo no se emitían con la oportunidad necesaria para que fueran analizados por los Miembros y que los que se distribuían a tiempo solamente se emitían en idioma inglés.

En la reunión se revisaron diversos temas entre los que se destaca el examen del informe del Subcomités de Graneles Químicos y de Implantación por el Estado de Abanderamiento.

Los expedientes del 32o., 33o., 34o. y 35o. Periodo de Sesiones del CPMM, no contienen antecedentes de lo que fue la participación de la delegación mexicana que asistió a las reuniones y de los informes presentados por ésta, se deduce que únicamente tomaron nota de lo que durante las reuniones del Comité se trató.

En el 36o. Período de Sesiones del CPMM (Londres, 31 octubre-4 noviembre 1994) la Delegación mantuvo una actuación menos pasiva que en las reuniones anteriores, debido a que el Subcomité de Graneles Químicos estudió una propuesta de Alemania promovida por Dinamarca, Finlandia, Países Bajos, Noruega y Suecia encaminada a establecer el 1.5% del contenido máximo de azufre en el combustóleo,<sup>219</sup> cambio que representaba la erogación de miles de dólares para cambiar la industria productora de combustible de los países en desarrollo para poder cumplir con esta exigencia.

Esta era considerada por los países desarrollados, una medida importante para prevenir la contaminación atmosférica, y el primer paso para presionar a la OMI para que analice a fondo el establecimiento del Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

Como dicha propuesta lastimaba seriamente los intereses de la Empresa Petróleos Mexicanos (PEMEX) se procedió a elaborar un análisis del tema. México manifestó su desacuerdo respecto al establecimiento "a priori" de un estándar que implicaba un contenido máximo de azufre igual o menor al 1.5% y manifestó que los productores mexicanos cumplían con la Norma Internacional ISO 8217.

PEMEX informó que como suministrador de combustóleos, reporta actualmente un contenido promedio del 4% de azufre en estos productos. Por lo que la Delegación no podría comprometerse con regulaciones más severas. Siendo así las cosas no se apoyó la propuesta de Alemania (1.5% como contenido máximo), ni la de Japón (3.5% como contenido máximo).

Otra propuesta fue la elaboración de un calendario para ir disminuyendo paulatinamente los porcentajes del contenido de azufre en el combustóleo. México consideró que debería tenerse

---

<sup>219</sup> El combustóleo o fuel-oil es el combustible que utilizan los buques.

presente el nivel de desarrollo económico y científico de los Estados que eventualmente serían parte del Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

Para México, como para otros países de Latinoamérica, la contaminación atmosférica derivada del tráfico marítimo es poco significativa en relación con el problema ambiental presente en las zonas industriales de las grandes urbes, tales como la Cd. de México, Santiago de Chile o Brasilia. Es por eso que la mayor parte de los recursos económicos y tecnológicos disponibles se destinen, preferentemente, a la solución de estos problemas.

El pretender instrumentar medidas de alto costo económico de un incierto beneficio ecológico, ocasionaría la desviación de nuestros recursos hacia cuestiones consideradas menos importantes a nivel regional.

El CPMM decidió que el Subcomité de Graneles Químicos debería seguir analizando este tema. La decisión se tomó debido a la fuerte oposición a la propuesta de Alemania y Japón por parte de los países en vías de desarrollo.

En relación al tema de la crisis de la documentación, el 2 de noviembre de 1993 se celebró una reunión conjunta del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino, en el que prepararon un proyecto de directrices sobre organización y métodos de sus trabajos. En este proyecto se prevé una serie de requisitos que deben cumplirse antes de enmendar algún convenio y se hace hincapié en lo siguiente:

- los tiempos de presentación de la documentación analizada durante las reuniones;
- el establecimiento de prioridades respecto de los puntos de los programas de trabajo de los órganos auxiliares de los Comités;
- los posibles cambios en las estructuras de los subcomités:

- la distribución de las semanas de reunión entre los Comités y sus órganos auxiliares y;
- las directrices sobre organización de las tareas y métodos de trabajo del CSM y el CPMM y sus órganos auxiliares, incluidas las directrices sobre el establecimientos de prioridades para los grupos de trabajo por correspondencia.

Si bien la presión que se ha ejercido para superar la crisis de documentación no se ha resuelto del todo, cabe destacar que la Organización ha dado pasos importantes con miras a su solución.

La participación de la Delegación de México para lograr estos cambios consistió en presionar en las reuniones de todos los órganos de la OMI a las que se asiste, insistiendo en la falta de la distribución oportuna de los documentos y en que no se cumpla con su oportuna traducción al idioma español.

### **5.3.1 Actividades de seguimiento de la CNUMAD**

En el 33o. Período de Sesiones del CPMM, se informó de los resultados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Río de Janeiro, Brasil, junio 1992). El Comité convino en adoptar medidas rápidas y coordinadas como seguimiento de la CNUMAD, el Comité convino en actuar como punto de convergencia en el seno de la Organización por lo que respecta al examen de las consecuencias que tendrá el Programa 21 para la Organización, teniendo presente la necesidad de que otros comités de la OMI estudien dicho Programa.

En el 34o. Período de Sesiones del Comité se informó que el Consejo Económico y Social, a petición de la Asamblea General de las Naciones Unidas, había establecido una comisión de alto nivel sobre desarrollo sostenible a la que encargó garantizar el seguimiento efectivo de la

CNUMAD y examinar los logros en la ejecución del Programa 21 a nivel nacional, regional e internacional, por lo que el Comité tendrá que informar a tal Comisión de las medidas adoptadas.

Por lo anterior, el CPMM convino en que los comités y subcomités de la OMI revisaran sus programas en el marco del Programa 21, que se haría mediante un Grupo por Correspondencia y acordó, también, establecer un Grupo de Trabajo durante el 35o. Período de Sesiones a fin de que examinara la labor realizada por el Grupo por Correspondencia.

Después de dos años de estudio, durante el 36o. Período de Sesiones del CPMM (Londres, 31 octubre-4 noviembre 1994) se aprobó el informe de la Comisión de Desarrollo Sustentable que presenta en detalle las implicaciones de la Agenda 21 para la OMI.

El Grupo de Trabajo sobre la CNUMAD se reunió del 7 al 11 de marzo de 1994.<sup>220</sup> Los objetivos de los trabajos del Grupo fueron los siguientes:

- identificar los aspectos del Programa 21 que deberían incluirse en el programa de Trabajo de la OMI;
- examinar las repercusiones de la puesta en práctica de los aspectos del Programa 21 relacionados con la esfera de competencia de la OMI a fin de elaborar una estrategia para el seguimiento de la CNUMAD.
- elaborar una guía para otros comités:

---

<sup>220</sup> A esta reunión asistieron delegaciones de Australia, Canadá, Estados Unidos, Federación de Rusia, Islas Salomón, Japón, Malasia, México, Noruega, Países Bajos, República de Corea, Reino Unido, Singapur y Suecia: así como observadores del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF), Foro Internacional de Exploración y Producción de la Industria Petrolera (Foro E y P), Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), Greenpeace Internacional y del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF).

- preparar un informe sobre las repercusiones para la OMI del capítulo 17 del Programa 21, que debería ser aprobado por el Comité antes de presentarlo a la Comisión encargada del desarrollo sostenible.

Aunque México estuvo representado en este Grupo de Trabajo, en el informe no aparece ninguna aportación de nuestro país, lo que nos indica una vez más que solamente hay representación pero no una participación activa en los trabajos.

Esta característica es una constante de los países en vías de desarrollo, que no participan en los debates ni en los trabajos de los órganos de la Organización y muchas de las veces no se hacen representar en los Grupos de Trabajo.

#### **5.4 Aplicación en México del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78)**

##### **5.4.1 Cuerpo Colegiado para el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78)**

La idea de integrar un Cuerpo Colegiado destinado al estudio del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78) surgió de la Consultoría Jurídica de la SRE, pero fue la Coordinación General para el Medio Ambiente y Recursos Naturales de la propia Secretaría, por ser la encargada de las cuestiones de prevención de la contaminación del medio ambiente, quien convocó a las Dependencias del Ejecutivo Federal que tenían interés en la aplicación del Convenio MARPOL. Los trabajos de la integración del Cuerpo Colegiado comenzaron en 1992.

El objetivo del Cuerpo Colegiado era coordinar las acciones y recursos para dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio MARPOL, así como para ejecutar en la esfera de las atribuciones de los integrantes los programas que permitieran cumplir con dicho convenio.

El Cuerpo Colegiado estaría integrado por las Secretarías de Relaciones Exteriores (SRE); Marina; Energía, Minas e Industria Paraestatal;<sup>221</sup> Comunicaciones y Transportes (SCT); Desarrollo Urbano y Ecología;<sup>222</sup> Secretaría de Pesca;<sup>16</sup> Petróleos Mexicanos y Puertos Mexicanos.

Las funciones del Cuerpo Colegiado eran las siguientes:

- Velar por el debido cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Convenio MARPOL 73/78.
- Fungir como órgano de asesoría y consulta para la aplicación del Convenio.
- Elaborar estudios y emitir opiniones relacionadas con la problemática que surja de la aplicación del Convenio.
- Proponer lineamientos para que las Secretarías y organismos consideren dentro de sus programas de trabajo, las políticas y prioridades señaladas en los objetivos del Convenio MARPOL 73/78.
- Proponer mecanismos de coordinación e intercambio de información con el fin de instrumentar las acciones necesarias para la observancia de lo dispuesto por el Convenio.
- Realizar estudios sobre normas, sistemas, procedimientos, instructivos y manuales relativos a todos los Anexos del Convenio MARPOL 73/78.

<sup>221</sup> Secretaría de Energía, con las modificaciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de diciembre de 1994.

<sup>222</sup> Que en 1992 cambio de nombre por el de Secretaría de Desarrollo Social y con las reformas de diciembre de 1994 sus atribuciones, por lo que las cuestiones de medio ambiente y recursos naturales se le transfirieron a la Secretaría de Pesca, que ahora ostenta el nombre de Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

- Proponer lineamientos para que las secretarías y organismos involucrados, formulen el inventario de la infraestructura que exigirá la aplicación del Convenio MARPOL 73/78.
- Establecer grupos de trabajo que se estimen pertinentes, para coadyuvar a la consecución de los objetivos y metas señalados por el Convenio MARPOL 73/78.

En esencia, los objetivos del Cuerpo Colegiado fueron los mismos que los del Grupo Intersecretarial para Asuntos de la OMI, con la salvedad de que este se circunscribía en las actividades y ejecución de un Convenio de los muchos de los que la OMI es depositaria.

Este Cuerpo Colegiado, al igual que el Grupo Intersecretarial, no fue formalmente establecido, pero trabajó con los asuntos relacionados con la ejecución del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques. Hasta febrero de 1994, se habían realizado solamente tres reuniones.

El 4 de enero de 1994, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Navegación. De entre sus disposiciones, destaca el Artículo 66 que faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a instrumentar en forma exclusiva las obligaciones contenidas en el Convenio MARPOL 73/78, con lo que los esfuerzos para establecer el Cuerpo Colegiado ya no tuvieron razón de ser.

El trabajo que realizó la SRE por establecer el Cuerpo Colegiado, quedó reducido a un esfuerzo infructuoso que sólo significó el desvío de tiempo y recursos en algo que no prosperó.

Lo anterior nos obliga a preguntarnos ¿qué sucedió con las negociaciones previas al establecimiento de Cuerpo Colegiado?, ¿si la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estaba invitada a participar, y de hecho participó en todas las reuniones previas, porqué se aprobó la Ley de Navegación en la que deja fuera de la negociación a las otras Dependencias?.

Las respuestas son de distinta naturaleza. Inicialmente, cuando se solicitó a las dependencias y órganos que integrarían el Cuerpo Colegiado que presentaran sus comentarios y observaciones al texto final de integración de éste, la SCT presentó un sinnúmero de ellas que se convirtieron en largas negociaciones para lograr tener un texto conveniente para todos. Además, la SCT y la de Marina, entraron en un conflicto de funciones, ya que ambas defendían la competencia total del Convenio MARPOL 73/78 cuando parecía que se había llegado a un acuerdo, se publicó la Ley de Navegación.

#### **5.4.2 Adhesión de México al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques.**

A mediados de 1990, después de una reunión entre los Subsecretarios de Relaciones Exteriores, Marina y Comunicaciones y Transportes, se decidió adherirse al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques (MARPOL 1973), así como la ratificación de su Protocolo (1978).

En el Diario Oficial del 28 de enero de 1992, se publicó el Decreto de Aprobación en el que se indica que la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, en ejercicio de la facultad que le concede el Artículo 76, Fracción I, de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, aprueba el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973 y el Protocolo de 1978. El 7 de julio de 1992 se publicó el Decreto de Promulgación.

El depósito de adhesión de México al Convenio fue realizado el 23 de abril de 1992 y entró en vigor para nuestro país tres meses después, el 23 de julio de 1992.

Durante una reunión del Grupo Intersecretarial para Asuntos de la OMI, las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes informaron que lo que se había publicado en el Diario Oficial eran los textos antiguos del Convenio MARPOL que no concordaban con los textos enmendados que a los que se había adherido México.

Ante esta irregularidad se procedió a enviar los textos enmendados a la Cámara de Senadores para que los aprobara y los publicara. El 26 de octubre de 1993 se publicaron en el Diario Oficial el texto correcto del Convenio MARPOL 73/78.

La falta de una buena coordinación y comunicación entre las dependencias del Ejecutivo Federal puede en muchas ocasiones tener consecuencias muy costosas. Hasta el momento ninguna de las dependencias ha tenido la intención de cooperar ampliamente para que los errores y retrasos sean eliminados y la posición como Gobierno de México sea uniforme y constante.

La adhesión de México al Convenio MARPOL 73/78 representó una serie de importantes obligaciones para nuestro país (creación de una infraestructura portuaria y remodelación de los buques) cuyo costo ascendió a miles de millones de pesos, que fue en su mayoría aportado por PEMEX.

De acuerdo con el texto del Convenio MARPOL 73/78, las Partes se comprometen a cumplir las disposiciones tanto del Convenio como de los Anexos por los que estén obligadas,<sup>223</sup> a fin de prevenir la contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, en transgresión del Convenio.<sup>224</sup>

<sup>223</sup> En el caso de México sólo son los Anexos I y II

<sup>224</sup> Artículo 1 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y Artículo 1 del Protocolo de 1978, que de acuerdo a la Fracción 2 del Artículo 1 del Protocolo deberán leerse e interpretarse como un instrumento único.

Las Partes en el Convenio se comprometen a comunicar a la OMI:<sup>225</sup>

- el texto de las leyes, ordenanzas, decretos, reglamentos y otros instrumentos que se promulguen acerca de las diversas materias incluidas en el ámbito de aplicación del Convenio;
- la lista de los inspectores nombrados o de las organizaciones reconocidas que estén autorizados a actuar en su nombre en cuanto a la gestión de las cuestiones relacionadas con el proyecto, la construcción, el equipo y la exploración de buques destinados a transportar sustancias perjudiciales, de conformidad con lo dispuesto en las reglas a fines de distribución entre las Partes para el conocimiento de sus funcionarios;
- muestras, en número suficiente, de los certificados expedidos en virtud de las reglas;
- una lista de las instalaciones de recepción puntualizando su emplazamiento, capacidad, equipo disponible y demás características;
- informes oficiales o resúmenes de informes oficiales en cuanto revelen los resultados de la aplicación del Convenio;
- un informe estadístico anual, en la forma normalizada por la Organización, acerca de las sanciones que hayan sido impuestas por faltas al Convenio.

Por los documentos que se encuentran en el archivo de la Dirección General para el Sistema de las Naciones Unidas de la Secretaría de Relaciones Exteriores, se tiene entendido que cada vez que la OMI solicita se actualice la información con la que cuenta o que elabore algún informe en particular, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tarda meses en responder, no actualiza la información o en el mayor de los casos no la presenta.

---

<sup>225</sup> Artículo 11 del MARPOL 73.

### 5.5 Adhesión de México al Anexo V del Convenio MARPOL 73/78

Como ya se mencionó, cuando México se adhirió al Convenio MARPOL 73/78, no se adhirió a ninguno de los Anexos facultativos (Anexos III, IV y V), pero a raíz de la entrada en vigor de las enmiendas de 1991 al Anexo del Protocolo de 1978, relativas a la designación de la Región del Gran Caribe como zona especial a efectos de los dispuesto en el Anexo V (relativo a las basuras<sup>226</sup>) del Convenio MARPOL 73/78,<sup>227</sup> se reconsideró la posibilidad de adherirse a éste. (Anexo VI).

Al aprobar las enmiendas relativas a la designación de la Región del Gran Caribe como zona especial a efectos de los dispuesto en el Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, se determinó que se considerarían aceptadas el 4 de octubre de 1992, a menos de que antes de esa fecha un tercio o más de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen el 50% o más del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hubieran comunicado a la OMI objeciones a las enmiendas. Las enmiendas entraron en vigor internacionalmente seis meses después de la fecha en que se consideraron aceptadas, el 4 de abril de 1993.

---

<sup>226</sup> Por basura se entiende toda clase de restos de víveres -salvo el pescado fresco y cualesquiera porciones del mismo- así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen echarse continua o periódicamente; este término no incluye las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del Convenio.

<sup>227</sup> Estas enmiendas fueron aprobadas en el 31o. Período de Sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) mediante la resolución MEPC.48(31) del 4 de julio de 1991, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo VI del Protocolo y en el Artículo 16 del Convenio.

La Secretaría de Relaciones Exteriores solicitó a diversas dependencias y órganos del Ejecutivo Federal (SCT, MARINA, SEMARNAP, ENERGIA, PEMEX) su opinión respecto a la eventual adhesión de México al Anexo V del Convenio MARPOL 73/78.

Hasta el momento, solamente falta el visto bueno del SEMARNAP, a quien inquietaba la idea de que los buques pesqueros de menos de 24 metros de eslora tuvieran que adecuar un triturador de un costo considerable. Esta cuestión se derivó de la mala interpretación del Convenio. Aclarada esta duda se espera que SEMARNAP de su visto bueno para enviar el caso a la H. Cámara de Senadores y, de ser el caso, presentar la adhesión de México al Anexo V del Convenio MARPOL 73/78.

El Anexo V del Convenio MARPOL 73/78 contiene las reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques que incluye entre otras cosas: el ámbito de aplicación; prescripciones para la descarga de basuras fuera de las zonas especiales; prescripciones especiales para la eliminación de basuras; eliminación de basuras en zonas especiales; las excepciones y las instalaciones y servicios de recepción.

Para los efectos de la aplicación de este Anexo, se entiende por Zona Especial cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación por las basuras.<sup>228</sup>

---

<sup>228</sup> *Vid* párrafo 3 de la Regla I del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78.

Las Zonas Especiales para efectos del Anexo V son:<sup>229</sup> zona del mar Mediterráneo; zona del mar Báltico; zona del mar Negro; zona del mar Rojo; zona de los Golfos; zona del mar del Norte;<sup>230</sup> zona del Antártico<sup>231</sup> y la región del Gran Caribe<sup>232</sup>.

En una zona especial está prohibido echar al mar toda materia plástica, toda las demás basuras (incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica, tablas, forros de estiba y materiales de embalaje). La evacuación de los restos de comida se efectuará tan lejos como sea posible de la tierra más próxima,<sup>233</sup> pero en ningún caso a distancia menor que 12 millas marinas de la tierra más próxima.

En la zona del Gran Caribe, la evacuación de restos de comida que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador, se realizará tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso<sup>234</sup> a una distancia menor de 3 millas marinas de la tierra más próxima.<sup>235</sup>

---

<sup>229</sup> *Vid* Párrafo 1 de la Regla 5 del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78.

<sup>230</sup> Esta zona fue aprobada por el CPMM para incluirse como zona especial del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78 durante su 28o. Período de Sesiones y entró en vigor el 18 de abril de 1991.

<sup>231</sup> Esta zona fue aprobada por el CPMM para incluirse como zona especial del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78 durante su 30o. Período de Sesiones y entró en vigor el 17 de marzo de 1992.

<sup>232</sup> Esta zona fue aprobada por el CPMM para incluirse como zona especial del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78 durante su 31o. Período de Sesiones y entró en vigor el 4 de abril de 1993.

<sup>233</sup> Se entiende por tierra mas próxima la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional.

<sup>234</sup> Aquí las excepciones son las que están señaladas en la Regla 4 (Prescripciones especiales para la eliminación de basuras).

<sup>235</sup> Estos restos de comida deberán estar lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 mm.

Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

México, como Estado Parte del Convenio y país ribereño de una zona especial, al adherirse al Anexo V, se comprometerá a garantizar que en todos los puertos de la zona especial se establecerán lo antes posible, instalaciones y servicios adecuados de recepción de basuras teniendo en cuenta las necesidades especiales de los buques que operen en esa zona.<sup>236</sup>

También tendría que notificar a la OMI las medidas que adopte en cumplimiento de lo anterior. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de la regla para la zona en cuestión y esto será notificado a las Partes con no menos de doce meses de anticipación.<sup>237</sup>

Ya informada a las Partes la fecha, todo buque que toque también en puertos de las zonas especiales en los cuales no se disponga todavía de las citadas instalaciones, cumplirá plenamente con las prescripciones señaladas.<sup>238</sup>

Los Gobiernos de las Partes notificarán a la Organización todos los casos en que las instalaciones y servicios establecidos en cumplimiento del Anexo V le parezcan inadecuados.

---

<sup>236</sup> De acuerdo a la Regla 7 del Anexo V del MARPOL 73/78, las instalaciones deberán tener una capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

<sup>237</sup> *Vid* Inciso b, Párrafo 4, Regla 5, Anexo V, Convenio MARPOL 73/78.

<sup>238</sup> *Vid*, Inciso c, Párrafo 4, Regla 5, Anexo V, Convenio MARPOL 73/78.

Por otra parte, si se cumplen los requisitos para que entren en vigor las enmiendas aprobadas en octubre de 1994,<sup>239</sup> al Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, se le añadiría la nueva Regla 8 relativa a la "Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto" que señalan que cuando un buque esté en un puerto de otra Parte, está sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que concierne a prescripciones operacionales en virtud del Anexo V, siempre y cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la contaminación por basuras.

Si se dieran las circunstancias mencionadas, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en dicho Anexo.<sup>240</sup>

El Anexo V del Convenio MARPOL 73/78 contiene una serie de directrices que tienen por finalidad:

1. Ayudar a los gobiernos a elaborar y promulgar la legislación nacional que permita poner en vigor e implantar el Anexo V;
2. ayudar a los armadores a cumplir con lo prescrito por el Anexo V y por la legislación nacional;

---

<sup>239</sup> Estas enmiendas fueron aprobadas durante la Conferencia sobre el MARPOL 73/78 celebrada en octubre de 1994.

<sup>240</sup> Esta enmienda se considerará aceptada el 3 de septiembre de 1995 salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización objeciones a las enmiendas. Una vez que hayan sido aceptadas las enmiendas entrarán en vigor el 3 de marzo de 1996.

3. ayudar a los operadores de puertos y terminales a evaluar la necesidad de instalaciones receptoras para las basuras de los distintos tipos de buques y a proporcionar dichas instalaciones en cantidad suficiente.

Las resoluciones fueron elaboradas teniendo en cuenta las reglas establecidas en el Anexo V, los artículos y las resoluciones del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). Su propósito es ofrecer orientación a los países que han ratificado el Anexo V y lo están implantando.

Las directrices se dividen en siete secciones que constituyen un marco general dentro del cual los gobiernos podrán determinar los programas de enseñanza y formación para que la gente de mar y otras personas acaten las reglas, los métodos para reducir la producción de basuras a bordo, los procedimientos de manipulación y almacenamiento de basuras a bordo, el equipo de a bordo para tratamiento de basuras, el volumen de basuras de los buques entregadas en puerto y las medidas para asegurar el cumplimiento de las reglas.

El Anexo V permite las descargas en el mar de varios tipos de basuras. Al respecto se recomienda que siempre que sea posible, los buques utilicen como medio principal las instalaciones receptoras de los puertos.

## **5.6 Participación del México en el Proyecto "Iniciativa del Gran Caribe para los Desechos Generados por los Buques"**

En la reunión del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización Marítima Internacional (OMI) que se celebró en 1987, la Delegación de los Estados Unidos de América propuso la designación del Golfo de México como Zona Especial para efectos del Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78).

De esta propuesta surgió la inquietud de los países de la región del Caribe para que dicho *status* cubriera no sólo el Golfo de México, sino toda la zona.

Durante el Taller Regional del Gran Caribe sobre Planes de Contingencia y Zona Especial de conformidad con el Anexo V del Convenio MARPOL 73/78,<sup>241</sup> (Caracas, Venezuela, octubre 1990) se acordó solicitar al CPMM de la OMI designara la región del Gran Caribe como Zona Especial para efectos del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78.

En julio de 1991, el CPMM aprobó la enmienda al Convenio para designar la región como Zona Especial, la cual incluye al Golfo de México. Dicha enmienda entró en vigor el 4 de abril de 1993. Sin embargo, ésta no será efectiva sino hasta que los países de la región, hayan notificado a la OMI que facilidades de recepción de desechos ya están establecidos en los puertos.

---

<sup>241</sup> El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78) consta de cinco anexos que regulan las descargas de la siguiente manera: Anexo I Hidrocarburos, Anexo II Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, Anexo III Sustancias perjudiciales transportadas en bultos, Anexo IV Aguas sucias y Anexo V Basuras. Los Anexos I y II son obligatorios, a diferencia de los Anexos III, IV y V que son facultativos. Este convenio entró en vigor el 2 de octubre de 1986. El número de Estados Contratantes era, hasta julio de 1994, de 86 cuyas flotas mercantes combinadas representan aproximadamente el 92.03% del tonelaje bruto de la Marina Mercante Mundial.

Para ayudar a los países a lograr la ratificación y ejecución del Convenio MARPOL 73/78, el Fondo Mundial del Medio Ambiente y el Banco Mundial, aprobaron un proyecto de USD 5.5 millones. El Proyecto WCISW es la primera fase de un proceso para limpiar y proteger el medio marino del Gran Caribe. El Proyecto es supervisado por la OMI.

En el Seminario del Proyecto de la Iniciativa del Gran Caribe sobre los Desechos Generados por los Buques (The Wider Caribbean Initiative on Ship-Generated Waste (WCISW)) (Londres, 11-13 diciembre 1993), se presentó la estrategia y pormenores del Proyecto a los representantes de las 29 naciones que conforman la región del Gran Caribe y se pretendió detectar la necesidad de asistencia jurídica y técnica para que puedan ejecutar el Convenio MARPOL 73/78.

El principal objetivo del Proyecto es dar asistencia jurídica y técnica necesaria para que puedan implantar el Convenio MARPOL 73/78 y apoyar las actividades de coordinación entre los países de la región para la ejecución del Convenio, en específico su Anexo V relativo a las basuras. El Proyecto hace especial hincapié en el desarrollo de las instalaciones portuarias para la recepción de desechos generados por los buques.

La Iniciativa tiene su sede en Trinidad y Tabago y funge como Coordinador el Sr. Anders Alm.

Hasta el momento, la mayoría de los países de la región no han ratificado el Anexo V del Convenio MARPOL 73/78 y otros más no se han vinculado aún al Convenio.<sup>242</sup>

Los países y territorios que forman parte de la Zona Especial del Gran Caribe son 29,<sup>243</sup> de los cuales sólo 22<sup>244</sup> participan en el Proyecto 'Iniciativa del Gran Caribe para los Desechos

<sup>242</sup> Para junio de 1994, de los 22 países, que participan en el Proyecto 'Iniciativa del Gran Caribe sobre los Desechos Generados por los Buques' solo 9 habían ratificado el Convenio MARPOL 73/79 y sólo 6 se habían adherido al Anexo V.

Generados por los Buques y son: Antigua y Barbuda, Belice, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, St. Kitts and Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Suriname, Trinidad y Tabago, República Dominicana y Venezuela.

Desde que se puso en marcha el Proyecto WCISW, las diferentes dependencias del Ejecutivo Federal han seguido con atención las actividades que se han desarrollado sobre el particular.

Inicialmente, los funcionarios del Proyecto WCISW solicitaron a los países de la región la designación de Puntos Focales Nacionales. En el caso de México, la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) está identificada como tal.

Ya internamente, la SRE solicitó a las diversas dependencias del Ejecutivo Federal que designaran las contrapartes técnicas y jurídicas que trabajarían con los Consultores designados por la OMI.<sup>245</sup>

Se estableció un Comité Directivo Técnico y un Comité Directivo Jurídico, cada uno compuesto por cinco representantes de los países de la región.

México presentó la candidatura del Sr. José María Barría Álvarez, Gerente de Transportación Marítima de PEMEX-Refinación, avalada inicialmente por la Secretaría de Energía y posteriormente por los integrantes del Grupo Intersecretarial para Asuntos de la OMI, para formar parte del Comité Directivo Técnico. Dicha candidatura fue aceptada.<sup>246</sup>

---

<sup>243</sup> De los 29 países que conforman la zona especial del Gran Caribe para efectos del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, sólo 14 han ratificado el Convenio con sus Anexos obligatorios y 12 se han adherido al Anexo V.

<sup>244</sup> Sólo se contempló a los países en desarrollo con un ingreso per-capita en 1989, menor a 4000 dólares.

<sup>245</sup> El Consultor Jurídico es el Sr. Luis Fernando Coronado y el Consultor Jurídico es el Sr. Enrique Marín.

<sup>246</sup> La primera reunión de este Comité se llevó a cabo en Panamá el 12 y 13 de junio de 1995.

Del 15 al 20 de mayo de 1995 se recibió la visita de una Misión compuesta por el Sr. Anders Alm, Coordinador del Proyecto; el Sr. Joseph E. Slater, funcionario de la OMI; el Sr. Enrique Marín, Consultor Técnico y el Sr. Fernando Coronado, Consulto Jurídico.

Dentro de su programa de trabajo, se entrevistaron con funcionarios de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Secretaría de Marina, Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca y de la Empresa Petróleos Mexicanos (PEMEX). También realizaron visitas a los puertos de Tampico/Altamira, Veracruz y Cd. del Carmen (que incluyó un recorrido por la Sonda de Campeche).

Después de la visita que realizaron a México, se han mantenido constante contacto entre el Coordinador los Consultores del proyecto con las Contrapartes Nacionales.

El Coordinador del Proyecto contrató a dos funcionarios mexicanos<sup>247</sup> para que se encarguen de la elaboración de los siguientes tres inventarios que serán necesarios para continuar con los trabajos del Proyecto WCISW:

- Inventario sobre tráfico marítimo y facilidades de recepción en los puertos:
- Inventario de los sistemas de manejo de desechos en las comunidades que colindan con los puertos:
- Inventario del marco jurídico para la ratificación y ejecución del Convenio MARPOL 73/78.

---

<sup>247</sup> Cap. Víctor Manuel García, para las cuestiones técnicas y al Lic. José Antonio Gallegos para las cuestiones jurídicas.

Los informes con las recomendaciones entregadas por estos funcionarios serán revisados por las Contrapartes Nacionales y se incluirán en la estrategia global para la provisión de facilidades de recepción en los puertos y en la ejecución del Convenio MARPOL 73/78.

En esta fase deberán identificarse las necesidades de asistencia técnica de cada país participante y se desarrollarán estrategias regionales y sub-regionales para lograr la ratificación y ejecución del Convenio MARPOL 73/78. Estas estrategias se discutirán en las primeras reuniones de los Talleres de Trabajo Técnicos y Jurídicos.

## CONCLUSIONES

1. Los países que se ven afectados por problemas como lo es el de la contaminación, si son animados por un espíritu de responsabilidad, cooperación y real voluntad práctica, podrán, en acciones y compromisos conjuntos, encontrar mecanismos para su eventual solución en los distintos foros internacionales.

Las cuestiones relacionadas con la seguridad marítima y contención de la contaminación del medio marino ocasionada por los buques, son competencia de la Organización Marítima Internacional (OMI), por lo tanto, es en este foro donde se congregan los países para buscar soluciones a los temas marítimos.

2. La importancia de un organismo especializado como la OMI radica en el reconocimiento que le da la sociedad internacional, lo cual redundará en trabajos benéficos para los que en él participan.

Con lo anterior trato de dejar claro que no tendría sentido que existiera un organismo internacional que sólo sirviera como punto de reunión ocasional, del que no podrían emanar convenios normas internacionales tendientes a combatir y prevenir la contaminación ambiental.

El caso de la OMI no es éste, ya que es uno de los organismos que más convenios genera, pues realiza cerca de 30 reuniones anualmente, sin contar las reuniones de grupos especializados.

3. La OMI es un organismo con representación geográfica equitativa, pero no con participación equitativa, entendiéndose como ésta la participación real de cada uno de sus Miembros.
4. La OMI trabaja a un ritmo acelerado que los países en vías de desarrollo no son capaces de seguir, por lo que muchas de las veces, son rebasados en las negociaciones que en el marco de sus órganos se llevan a cabo.

Durante las reuniones algunos países desarrollados,<sup>248</sup> están representados por más de 15 asesores técnicos especializados y la mayoría de las veces, presentan propuestas basadas en estudios e investigaciones técnicas para ser analizadas durante la reunión de que se trata, a diferencia de los países en vías de desarrollo que solamente se hacen representar por una o dos personas cuya participación consiste en tratar de postergar cualquier propuesta escudándose en el pretexto de tiempo, idioma, cuestiones técnicas o burocracia.

México pertenece al grupo de países que solamente asiste a las reuniones y que casi nunca presenta propuestas en la Organización.

Las personas que asisten a las reuniones de la OMI, son funcionarios diplomáticos adscritos a nuestra Embajada ante el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña. Partiendo de esto podemos destacar que estos funcionarios no tienen la preparación técnica que requieren los trabajos de la Organización.

Para hacer frente a este problema, tanto la Secretaría de Marina y como la de Comunicaciones y Transportes han designado a una persona que tiene entre sus funciones

---

<sup>248</sup> Alemania, Bélgica, EUA, Finlandia, Países Bajos, etc..

asesorar en las cuestiones técnicas a la representación de nuestro país ante la Organización. El hecho de que existan estos puestos, no significa necesariamente que funcionen como deben.

Por lo que respecta a la participación del funcionario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, podemos decir que la plaza existe, pero que desde mediados de 1994 hasta la fecha, (septiembre 1995) no hay funcionario que la atienda.

5. Anteriormente, comenté que los países en vías de desarrollo se escudaban en el pretexto de tiempo, idioma o burocracia para justificar su desempeño en la Organización y este es el caso de nuestro país:

El pretexto favorito para no desempeñar una función activa en la OMI, es el *tiempo*, ya que los documentos no son entregados a tiempo por la Organización a la Representación Permanente de México ante la OMI, que a su vez no los envía con tiempo suficiente a la Cancillería, la que a su vez no los envía a las Dependencias interesadas para su oportuno análisis, constituyendo de ésta forma, un vicio burocrático. Ahora bien, si estos documentos no son publicados en español, el *idioma* complica aun más el proceso.

Con todos estos obstáculos, los comentarios que se reciben por parte de las Dependencias interesadas para preparar los lineamientos que habrán de normar la participación de México en las reuniones de la OMI, se limitan a solicitar que se tome nota, se recaben mayores datos, se solicite posponer la aprobación de las propuestas de otros países, debido a que no se contó con tiempo suficiente para su análisis. En el caso de llegar comentarios de las áreas técnicas, generalmente se reciben fuera de tiempo, cuando la reunión ya esta por terminar o ya terminó.

Por lo anterior, podemos decir que la participación de nuestro país en la Organización, deja mucho que desear, y que la solución no se vislumbra a corto tiempo porque deberán modificarse algunos conceptos que se tiene de tal.

6. Se reconoce que México, como país en vías de desarrollo, no posee una gran infraestructura portuaria, ni es una potencia naviera, más sin embargo, ésta situación no lo exime de considerar la importancia que representa su participación en un organismo internacional altamente especializado como lo es la Organización Marítima Internacional (OMI).
  
7. La importancia por participar en esta Organización, radica en la preocupación que existe por incrementar la seguridad en el mar y combatir la amenaza de la contaminación del mar ocasionada por los buques, principalmente originada por los hidrocarburos o productos químicos transportados en buque tanque, entre otros. Dicha importancia se incrementa si se tiene presente que:
  - México cuenta con litorales en el Océano Atlántico como en el Pacífico (11 500 km.).
  - El 80% de su comercio exterior se realiza por vía marítima.<sup>249</sup>

---

<sup>249</sup> En el bienio 1990-1992 el tráfico marítimo de carga en México representó más de 170 millones de toneladas, incrementándose a un ritmo de 8.4 millones de toneladas respecto a años anteriores. El volumen transportado de hidrocarburos a través de puertos y terminales nacionales fue de 25 053.82 millones de barriles.

El tráfico marítimo originado en los 12 principales puertos de altura se ha diversificado e incrementado a tal grado que las importaciones y exportaciones registradas por vía marítima ascienden a un total de 107.9 millones de toneladas.

- El tráfico marítimo en hasta cierto punto elevado.
- Existe un gran movimiento de hidrocarburos a través de puertos y terminales nacionales.

8. En nuestro país no hay una correcta interpretación de las facultades de cada una de las dependencias del Ejecutivo Federal, lo que da como resultado, la falta de conocimiento, coordinación y cooperación entre ellas, para cumplir con los compromisos que se adquieren en relación a los instrumentos jurídicos internacionales a los que se ha adherido.

Si consideramos que la Organización es depositaria o ejerce funciones de Secretaría de más de 25 Convenios, además de diversos Protocolos y de distintas enmiendas de éstos, constituyen más de 45 instrumentos internacionales, de los cuales 6 están íntimamente relacionados con la prevención de la contaminación, y que México se ha adherido a 33 de estos instrumentos internacionales, el camino a seguir es bastante largo.

9. La intención con que fue creado el Grupo Intersecretarial para Asuntos de la OMI, fue la de tratar de presionar y agilizar el trabajo de las Dependencias del Ejecutivo Federal que tienen intereses en la Organización, pero los vicios y la burocracia con que trabaja la Administración Pública Federal no permitieron al Grupo desarrollarse con éxito.
10. La falta de comunicación y cooperación entre las Dependencias del Ejecutivo Federal, impiden hacer más expedito el análisis de los instrumentos internacionales a los que se tiene interés adherirse.
11. El desconocimiento de los compromisos que se adquieren cuando nuestro país se adhiere a un instrumento internacional, dejan muchas lagunas jurídicas y técnicas entre quienes tienen que interpretarlo y aplicarlo.

- 12. La adhesión de México al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) fue un acierto, considerando que nuestro país tiene cerca de 11 500 km. de litorales y 15 puertos de altura y que el Convenio tiene como fin la prevención de la contaminación ocasionada por los buques.**
- 13. La declaración de la región del Gran Caribe como Zona Especial para los efectos del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, hace indispensable que México se adhiera a éste, a pesar de que aun no se cumplen las condiciones para ello.**
- 14. Mientras no haya coordinación y comunicación entre las dependencias del Ejecutivo Federal, no será posible aprovechar los recursos de formación y técnicos que ofrece el Proyecto "Iniciativa del Gran Caribe para los Desechos Generados por los Buques", auspiciado por la OMI y el Banco Mundial.**

## **PROPUESTAS**

- 1. Para lograr que nuestro país tenga una participación real y eficiente en la Organización Marítima Internacional (OMI), es necesario que cada una de las Dependencias de la Administración Pública Federal que intervienen en los trabajos de la Organización, conozca y este consciente de sus funciones.**
- 2. Como ya se ha mencionado, la representación de México ante la OMI está integrada por dos especialistas en cuestiones marítimas, uno perteneciente a la Secretaría de Marina y otro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Considero que estos funcionarios deben tomar su papel seriamente y olvidarse de protagonismos en su trabajo en la Organización. Es decir, deberán atender su trabajo sin pensar en los beneficios de imagen que esto les reditúa al interior de su Dependencia.**
- 3. Para lograr atenuar de alguna manera el impacto que produce la generación de tantos documentos y que sólo son distribuidos en idioma inglés, la Delegación de México ante la OMI deberá solicitar a la Organización, en cada una de las reuniones en que participe, que se respeten los tiempos de entrega de los documentos y que éstos sean reproducidos simultáneamente en los idiomas oficiales de la OMI.**
- 4. Ya que la OMI es un organismo importante en las cuestiones de seguridad marítima y de protección de la contaminación del medio marino, las Secretaría de Marina y la de Comunicaciones y Transportes, deberían estudiar la posibilidad de contar con una partida especial para la participación de técnicos en las reuniones de la OMI y de esa manera, asegurar una presencia de nuestro país ante la OMI, con una mejor preparación.**

5. Considero muy necesario que el Gobierno de México lleve a cabo un seguimiento de las actividades de la OMI y de los compromisos que nuestro país ha contraído con ésta, a fin de cumplir de la mejor manera posible con las actividades de esta Organización.
  
6. Otro aspecto importante es la información que pueda darse a todas las partes involucradas en el cumplimiento de dichas obligaciones, ya que de nada sirve que los altos mandos administrativos tengan la información si los mandos operacionales desconocen sus obligaciones, a fin de corregir esta anomalía propongo que debe existir una mejor comunicación y coordinación entre las autoridades federales, estatales y municipales. Para ello, cada una de éstas debe tener pleno conocimiento del contenido de los convenios de los que México es parte.
  
7. Un primer paso para lograr dicha comunicación y coordinación es la continuación de las actividades del Grupo Intersecretarial para Asuntos de la Organización Marítima Internacional (OMI), para lo cual propongo que éste se constituya oficialmente, con el objetivo de que las dependencias que trabajan en él tengan un compromiso legal.

**BIBLIOGRAFIA****OBRAS CONSULTADAS**

- ALPONTE, Juan María (prólogo): *La política exterior de México en el nuevo orden mundial. Antología de principios y tesis*; Fondo de Cultura Económica, México, 1993 (428 páginas).
- BRÑES, Raúl: *Manual del derecho ambiental mexicano*, Fondo de Cultura Económica, México, 1994 (792 páginas).
- DE OLLOQUI, José Juan: *La diplomacia total*; Fondo de Cultura Económica, México, 1994 (322 páginas).
- HOFFMANN Stanley H.: *Teorías Contemporáneas sobre las Relaciones Internacionales*, Editorial TECNO, España, 1979 (351 páginas).
- NUÑEZ Y ESCALANTE, Roberto: *Compendio de Derecho Internacional Público*. Ed. Orión, México, 1970 (90 páginas).
- OJEDA Mario: *México: el surgimiento de una política exterior mexicana*, SEP, México 1986 (229 páginas).
- ROJAS Soriano, Raúl: *Guía para Realizar Investigaciones Sociales*, textos universitarios, UNAM, México, 1982 (274 páginas).
- SALGADO Salgado, José Eusebio: *La Organización Marítima Internacional (OMI)*, PEMEX, México, 1991 (81 páginas).
- SEARA Vázquez, Modesto: *Derecho Internacional Público*, Edit. Porrúa, México, 1986 (721 páginas).
- SEARA Vázquez, Modesto: *Tratado General de la Organización Internacional*, Fondo de Cultura Económica, México, 1982 (1103 páginas).

**OTROS**

"*Acción para el Clima*" Reunión Intergubernamental sobre el Programa Mundial sobre el Clima (Ginebra, 14-16 de abril de 1993), Declaración e Informe de la reunión.

Comisión Intersecretarial de Investigación Oceanográfica, Recopilación de artículos del Texto de Negociación de la III Conferencia del Mar (parte dos) Tema: contaminación. Secretaría de Marina.

Comparecencia del Secretario de Relaciones Exteriores, Emb. Manuel Tello, ante el Senado de la República Mexicana, México, D.F., julio 12 de 1994.

*Convenio sobre Prevención del la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972*, Londres 1988, (40 páginas).

*Documentos Básicos de la OMI*, Vol. I, Londres 1986 (131 páginas).

*El Mundo. Medio ambiente 1990, Un reporte de Worldwatch Institute sobre el avance hacia una sociedad sustentable*, Fundación Universo Veintiuno, México 1990 (285 páginas).

Estudios Económicos de la OCDE, México 1991-1992, *Estudio Especial de un País no Miembro*, Septiembre 1992.

*Informe de la Situación General en Materia de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente 1991-1992*, Secretaría de Desarrollo Social, Instituto Nacional de Ecología, México, 1993 (377 páginas)..

*International Seminar on Environmental Impact Assesment of Port Development*, Baltimore, Maryland, U.S.A. November 12 to 19, 1988.

*Ley general del equilibrio ecológico y la protección al ambiente*, Primera edición 1990, Petróleos Mexicanos, México 1990 (127 páginas).

*MARPOL 73/78*, Consolidated Edition 1991, Londres 1992 (485 páginas).

Plan Nacional de Desarrollo 1988-1994.

Revista Secretaría de Marina, Epoca IV, No. 65, Noviembre-diciembre 1992.

Sección de Obras de Política y Derecho. *La política exterior de México en el nuevo orden mundial. Antología de principios y tesis*. Prólogo de Juan María Alponete, Fondo de Cultura Económica, México, Primera Edición 1993 (428 páginas).

Serie Monografías No. 2. *Los instrumentos económicos aplicados al medio ambiente*. SEDESOL, Instituto Nacional de Ecología, México, Diciembre 1992 (137 páginas).

**Serie Monografías No. 3. *Los residuos peligrosos en el mundo y en México.* SEDESOL, Instituto Nacional de Ecología, México, diciembre 1993 (215 páginas).**

***Strategy for the protection of the marine environment,* IMO, Londres 1989 (40 páginas).**

***The London Dumping Convention. The First Decade and Beyond,* Prepared by the Office for the London Dumping Convention, International Maritime Organization, London 1991 (292 páginas).**

## **ANEXO I**

**CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA  
ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL**

## INDICE

*Página*

### Parte I. Finalidades de la Organización

Artículo 1 ..... 11

### Parte II. Funciones

Artículo 2 ..... 12

Artículo 3 ..... 12

### Parte III. Miembros

Artículo 4 ..... 13

Artículo 5 ..... 13

Artículo 6 ..... 13

Artículo 7 ..... 13

Artículo 8 ..... 13

Artículo 9 ..... 13

Artículo 10 ..... 13

### Parte IV. Organos

Artículo 11 ..... 14

### Parte V. La Asamblea

Artículo 12 ..... 14

Artículo 13 ..... 14

Artículo 14 ..... 14

Artículo 15 ..... 14

### Parte VI. El Consejo

Artículo 16 ..... 15

Artículo 17 ..... 16

Artículo 18 ..... 16

Artículo 19 ..... 16

Artículo 20 ..... 16

Artículo 21 ..... 16

Artículo 22 ..... 17

Artículo 23 ..... 17

Artículo 24 ..... 17

Artículo 25 ..... 17

Artículo 26 ..... 17

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
<b>Parte VII. Comité de Seguridad Marítima</b>		<b>Parte XIII. Voto</b>	
Artículo 27 .....	17	Artículo 57 .....	24
Artículo 28 .....	18	<b>Parte XIV. Sede de la Organización</b>	
Artículo 29 .....	18	Artículo 58 .....	24
Artículo 30 .....	18	<b>Parte XV. Relaciones con las Naciones Unidas y otras organizaciones</b>	
Artículo 31 .....	18	Artículo 59 .....	25
<b>Parte VIII. Comité Jurídico</b>		Artículo 60 .....	25
Artículo 32 .....	19	Artículo 61 .....	25
Artículo 33 .....	19	Artículo 62 .....	26
Artículo 34 .....	19	Artículo 63 .....	26
Artículo 35 .....	19	<b>Parte XVI. Capacidad jurídica, privilegios e inmunidades</b>	
Artículo 36 .....	19	Artículo 64 .....	26
<b>Parte IX. Comité de Protección del Medio Marino</b>		Artículo 65 .....	26
Artículo 37 .....	20	<b>Parte XVII. Enmiendas</b>	
Artículo 38 .....	20	Artículo 66 .....	26
Artículo 39 .....	20	Artículo 67 .....	27
Artículo 40 .....	21	Artículo 68 .....	27
Artículo 41 .....	21	<b>Parte XVIII. Interpretación</b>	
<b>Parte X. Comité de Cooperación Técnica</b>		Artículo 69 .....	27
Artículo 42 .....	21	Artículo 70 .....	27
Artículo 43 .....	21	<b>Parte XIX. Disposiciones diversas</b>	
Artículo 44 .....	22	Artículo 71 — Firma y aceptación .....	28
Artículo 45 .....	22	Artículo 72 — Territorios .....	28
Artículo 46 .....	22	Artículo 73 — Retiro .....	28
<b>Parte XI. Secretaría</b>		<b>Parte XX. Entrada en vigor</b>	
Artículo 47 .....	22	Artículo 74 .....	29
Artículo 48 .....	22	Artículo 75 .....	29
Artículo 49 .....	22	Artículo 76 .....	29
Artículo 50 .....	23	Artículo 77 .....	30
Artículo 51 .....	23	<b>ANEXO I</b>	
Artículo 52 .....	23	.....	31
<b>Parte XII. Finanzas</b>		<b>ANEXO II</b>	
Artículo 53 .....	23	.....	32
Artículo 54 .....	23		
Artículo 55 .....	23		
Artículo 56 .....	24		

**Advertencia**

En el presente texto se ha incorporado el texto original de la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que adoptó la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas en Ginebra el 6 de marzo de 1948, en su forma modificada por enmiendas aprobadas mediante las resoluciones A.69(ES.II), A.70(IV), A.315(ES.V), A.358(DX)<sup>1</sup>, A.400(X) y A.450(XI).

Las enmiendas entraron en vigor en las fechas siguientes:

	Fecha de entrada en vigor
A.69(ES.II) del 15 de septiembre de 1964	6 de octubre de 1967
A.70(IV) del 28 de septiembre de 1965	3 de noviembre de 1968
A.315(ES.V) del 17 de octubre de 1974	1 de abril de 1978
A.358(DX) del 14 de noviembre de 1975	22 de mayo de 1982 <sup>2</sup>
A.400(X) del 17 de noviembre de 1977	10 de noviembre de 1984
A.450(XI) del 15 de noviembre de 1979	10 de noviembre de 1984

**CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA  
ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL<sup>1</sup>**

Los Estados Partes en la presente Convención deciden establecer la Organización Marítima Internacional (de aquí en adelante designada "la Organización").

**PARTE I****Finalidades de la Organización****Artículo 1**

Las finalidades de la Organización son:

a) Preparar un sistema de colaboración entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques; y atender las cuestiones administrativas y jurídicas relacionadas con los objetivos enunciados en el presente artículo.

b) Fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional, con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminación; la ayuda y fomento acordados por un Gobierno a su marina mercante nacional con miras a su desarrollo y para fines de seguridad no constituyen en sí mismos una discriminación, siempre que dicha ayuda y fomento no estén fundados en medidas concebidas con el propósito de restringir a los buques de cualquier bandera, la libertad de participar en el comercio internacional.

c) Tomar medidas para la consideración por la Organización de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de empresas de navegación marítima, de acuerdo a la parte II.

d) Preparar la posibilidad de que ella misma examine toda cuestión relativa al tráfico marítimo y a los efectos de éste en el medio marino que pueda someter a su consideración cualquier órgano u organismo especializado de las Naciones Unidas.

e) Facilitar el intercambio de informaciones entre los Gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la Organización.

<sup>1</sup> Corregida por la resolución A.371 del 9 de noviembre de 1977.

<sup>2</sup> El 28 de julio de 1982 en lo que respecta al artículo 66.

<sup>1</sup> Véase la Advertencia.

**PARTE II****Funciones****Artículo 2**

A fin de lograr los objetivos enunciados en la parte I, la Organización:

a) A reserva de lo dispuesto en el artículo 3, examinará las cuestiones surgidas en virtud de los párrafos a), b), y c) del artículo 1 que le puedan remitir los Miembros, cualquier órgano u organismo especializado de las Naciones Unidas o cualquier otra organización intergubernamental, o las cuestiones que le sean remitidas en virtud del artículo 1 d), y formulará las recomendaciones correspondientes.

b) Preparará proyectos de convenios, acuerdos u otros instrumentos apropiados y los recomendará a los Gobiernos y a las organizaciones intergubernamentales, y convocará las conferencias que juzgue necesarias.

c) Creará un sistema de consultas entre los Miembros y de intercambio de información entre los Gobiernos.

d) Desempeñará las funciones que surjan en relación con lo dispuesto en los párrafos a), b), y c) del presente artículo, especialmente las que le sean asignadas por aplicación directa de instrumentos internacionales relativos a cuestiones marítimas y a los efectos del tráfico marítimo en el medio marino, o en virtud de lo dispuesto en dichos instrumentos.

e) Facilitará según sea necesario, y de conformidad con la parte X, cooperación técnica dentro de la competencia de la Organización.

**Artículo 3**

En aquellos asuntos que estime susceptibles de ser resueltos mediante los procedimientos normales de la navegación comercial internacional, la Organización recomendará que así se proceda. Cuando, en opinión de la Organización, cualquier asunto referente a prácticas restrictivas desleales de las empresas de navegación marítima no sea susceptible de ser resuelto 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 Miembros interesados, la Organización, a petición de uno de ellos, procederá a su consideración.

**PARTE III****Miembros****Artículo 4**

Todos los Estados pueden ser Miembros de la Organización conforme a las disposiciones de la parte III.

**Artículo 5**

Los Miembros de las Naciones Unidas pueden ser Miembros de la Organización adhiriendo a la presente Convención de acuerdo a las disposiciones del artículo 71.

**Artículo 6**

Los Estados no Miembros de las Naciones Unidas que han sido invitados a enviar representantes a la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, celebrada en Ginebra el 19 de febrero de 1948, pueden ser Miembros adhiriendo a la presente Convención de acuerdo a las disposiciones del artículo 71.

**Artículo 7**

Todo Estado que no tenga derecho a ser Miembro según lo dispuesto en los artículos 5 ó 6, podrá solicitar su incorporación en tal carácter por intermedio del Secretario General de la Organización y será admitido como Miembro, cuando haya adherido a la presente Convención de acuerdo a las disposiciones del artículo 71 siempre que, previa recomendación del Consejo su solicitud haya sido aceptada por los dos tercios de los Miembros de la Organización, excluidos los Miembros asociados.

**Artículo 8**

Todo territorio o grupo de territorios al cual le fuera aplicada la presente Convención, conforme al artículo 72, por el Miembro que tenga a su cargo las relaciones internacionales de ese territorio o grupo de territorios, o por las Naciones Unidas, puede ser Miembro asociado de la Organización mediante notificación escrita entregada al Secretario General de la Organización por dicho Miembro o por la Organización de las Naciones Unidas, según sea el caso.

**Artículo 9**

Todo Miembro asociado tendrá los derechos y obligaciones que la presente Convención reconoce a un Miembro de la Organización, excepto el derecho de voto y el de ser elegido Miembro del Consejo y con estas limitaciones, la palabra "Miembro" en la presente Convención deberá considerarse como incluyendo a los Miembros asociados, salvo disposición contraria de su texto.

**Artículo 10**

Ningún Estado o territorio puede llegar a ser Miembro de la Organización o continuar en tal carácter contrariamente a una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

**PARTE IV****Organos****Artículo 11**

La Organización estará constituida por una Asamblea, un Consejo, un Comité de Seguridad Marítima, un Comité Jurídico, un Comité de Protección del Medio Marino, un Comité de Cooperación Técnica y los órganos auxiliares que la Organización juzgue necesario crear en cualquier momento, y una Secretaría.

**PARTE V****La Asamblea****Artículo 12**

La Asamblea estará constituida por todos los Miembros.

**Artículo 13**

La Asamblea se reunirá en sesión ordinaria una vez cada dos años. Las sesiones extraordinarias de la misma se celebrarán con un preaviso de sesenta días, siempre que un tercio del número de Miembros haya notificado al Secretario General que desea que se celebre una reunión, o en cualquier momento si el Consejo lo estima necesario, igualmente con un preaviso de sesenta días.

**Artículo 14**

La mayoría de los Miembros, excluyendo los Miembros asociados, constituirá *quórum* para las reuniones de la Asamblea.

**Artículo 15**

Las funciones de la Asamblea serán:

a) Elegir entre sus Miembros, con exclusión de los Miembros asociados, en cada período de sesiones ordinario, un Presidente y dos Vicepresidentes que permanecerán en funciones hasta el siguiente de esos períodos.

b) Establecer su propio Reglamento interior, salvo disposición en otro sentido que pueda figurar en la Convención.

c) Constituir los órganos auxiliares temporales o, si el Consejo lo recomienda, los permanentes que juzgue necesarios.

d) Elegir los Miembros que hayan de estar representados en el Consejo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.

e) Hacerse cargo de los informes del Consejo y examinarlos, y resolver toda cuestión que le haya sido remitida por el Consejo.

f) Aprobar el programa de trabajo de la Organización.

g) Someter a votación el presupuesto y establecer las medidas de orden financiero de la Organización de acuerdo con la parte XIII.

h) Revisar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización.

i) Desempeñar las funciones propias de la Organización a condición, no obstante, de que las cuestiones relacionadas con los párrafos e) y b) del artículo 2 sean sometidas por la Asamblea a la consideración del Consejo para que éste formule las recomendaciones o prepare los instrumentos adecuados; a condición, además, de que cualesquiera recomendaciones o instrumentos sometidos por el Consejo a la consideración de la Asamblea y no aceptados por ésta sean remitidos de nuevo al Consejo a fines de examen ulterior, con las observaciones que la Asamblea pueda haber hecho.

j) Recomendar a los Miembros la aprobación de reglamentaciones y directrices relativas a la seguridad marítima, a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y a otras cuestiones relacionadas con los efectos del tráfico marítimo en el medio marino, asignadas a la Organización por aplicación directa de instrumentos internacionales o en virtud de lo dispuesto en ellos, o la aprobación de enmiendas a tales reglamentaciones y directrices que le hayan sido remitidas.

k) Tomar las medidas que estime apropiadas para fomentar la cooperación técnica de conformidad con el artículo 2 e), teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo.

l) Decidir en cuanto a la convocación de toda conferencia internacional o a la adopción de cualquier otro procedimiento idóneo para la aprobación de convenios internacionales o de enmiendas a cualesquiera convenios internacionales que hayan sido preparados por el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica u otros órganos de la Organización.

m) Remitir al Consejo, para que éste la examine o decida acerca de ellas, todas las cuestiones que sean competencia de la Organización, con la salvedad de la función relativa a la formulación de recomendaciones en virtud del párrafo j) del presente artículo, que no podrá ser delegada.

**PARTE VI****El Consejo****Artículo 16**

El Consejo estará integrado por treinta y dos Miembros elegidos por la Asamblea.

#### Artículo 17

En la elección de Miembros del Consejo, la Asamblea observará los siguientes criterios:

- a) Ocho serán Estados con los mayores intereses en la provisión de los servicios marítimos internacionales.
- b) Ocho serán otros Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.
- c) Dieciséis serán Estados no elegidos a título de los párrafos a) o b) precitados, que tengan intereses particulares en el transporte marítimo o en la navegación y cuya elección al Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo.

#### Artículo 18

Los Miembros representados en el Consejo en virtud del artículo 16, continuarán en funciones hasta la clausura de la reunión ordinaria siguiente de la Asamblea. Los Miembros no susceptibles de reelección.

#### Artículo 19

- a) El Consejo designará su Presidente y establecerá su propio Reglamento interior, a excepción de lo previsto en otra forma en la presente Convención.
- b) Veintiún Miembros del Consejo constituirán quórum.
- c) El Consejo se reunirá tan frecuentemente como sea necesario para el eficiente desempeño de sus funciones, por convocatoria de su Presidente o a petición por lo menos de cuatro de sus Miembros, practicada con un preaviso de un mes. Se reunirá en el lugar que estime conveniente.

#### Artículo 20

El Consejo invitará a todo Miembro a participar, sin derecho a voto, en las deliberaciones relativas a cualquier asunto que tenga interés particular para el mismo.

#### Artículo 21

- a) El Consejo examinará los proyectos de programa de trabajo y de presupuesto preparados por el Secretario General considerando las propuestas del Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica y otros órganos de la Organización y, teniendo éstas presentes, establecerá y someterá a la consideración de la Asamblea el programa de trabajo y el presupuesto de la Organización, habida cuenta de los intereses generales y prioridades de la Organización.
- b) El Consejo se hará cargo de los informes, propuestas y recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica y otros órganos de la Organización y, junto con sus propias observaciones y recomendaciones, los transmitirá a la Asamblea, o, si ésta no está reunida, a los Miembros, a fines de información.

c) Las cuestiones regidas por los artículos 28, 33, 38 y 43 no serán examinadas por el Consejo hasta conocer la opinión del Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino o el Comité de Cooperación Técnica, según proceda.

#### Artículo 22

El Consejo, con aprobación de la Asamblea, nombrará el Secretario General. El Consejo tomará las disposiciones para la designación de todo otro personal que pueda ser necesario y fijará los planes y condiciones de empleo del Secretario General y del personal, los que deberán ajustarse en lo posible a las disposiciones establecidas por las Naciones Unidas y sus organismos especializados.

#### Artículo 23

En cada periodo de sesiones ordinario el Consejo presentará a la Asamblea un informe relativo a la labor efectuada por la Organización desde la celebración del precedente periodo de sesiones ordinario de la Asamblea.

#### Artículo 24

El Consejo someterá a la consideración de la Asamblea los estados de cuentas de la Organización, juntamente con sus propias observaciones y recomendaciones.

#### Artículo 25

- a) El Consejo podrá concertar acuerdos o arreglos referentes a las relaciones de la Organización con otras organizaciones, de conformidad con lo dispuesto en la parte XV. Dichos acuerdos o arreglos estarán sujetos a la aprobación de la Asamblea.
- b) Habida cuenta de las disposiciones de la parte XV de las relaciones que con otros organismos mantengan los correspondientes Comités en virtud de los artículos 28, 33, 38 y 43, en el tiempo que medie entre periodos de sesiones ordinarios de la Asamblea será incumbencia del Consejo mantener las relaciones con otras organizaciones.

#### Artículo 26

En el tiempo que medie entre periodos de sesiones ordinarios de la Asamblea el Consejo desempeñará todas las funciones de la Organización, salvo la de formular recomendaciones en virtud de lo dispuesto en el artículo 15 j). De modo especial, el Consejo coordinará las actividades de los órganos de la Organización y, en el programa de trabajo, podrá introducir los ajustes que sean estrictamente necesarios para garantizar una eficiente actuación de la Organización.

### PARTE VII

#### Comité de Seguridad Marítima

#### Artículo 27

El Comité de Seguridad Marítima estará integrado por todos los Miembros.

### Artículo 28

a) El Comité de Seguridad Marítima examinará todas las cuestiones que sean competencia de la Organización en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, reglas destinadas a evitar abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones en relación con la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigaciones acerca de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas, y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima.

b) El Comité de Seguridad Marítima establecerá el sistema necesario para cumplir las misiones que le asignen la presente Convención, la Asamblea o el Consejo o que, dentro de lo estipulado en el presente artículo, puedan serle encomendadas por aplicación directa de cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en éste, y que puedan ser aceptadas por la Organización.

c) Teniendo presentes las disposiciones del artículo 25, el Comité de Seguridad Marítima, a petición de la Asamblea o del Consejo, o si se considera que esto redunde en beneficio de su propia labor, mantendrá con otras entidades la estrecha relación que pueda promover los objetivos de la Organización.

### Artículo 29

El Comité de Seguridad Marítima someterá a la consideración del Consejo:

a) Propuestas de reglamentaciones de la seguridad o de enmiendas a esas reglamentaciones, que el Comité haya preparado.

b) Recomendaciones y directrices que el Comité haya preparado.

c) Un informe acerca de la labor desarrollada por el Comité desde la celebración del precedente período de sesiones del Consejo.

### Artículo 30

El Comité de Seguridad Marítima se reunirá por lo menos una vez al año. Elegirá anualmente su Mesa y establecerá su Reglamento interior.

### Artículo 31

No obstante lo que en contrario pueda figurar en la presente Convención, pero con sujeción a lo dispuesto en el artículo 27, el Comité de Seguridad Marítima se ajustará, en el ejercicio de las funciones que le hayan sido conferidas por aplicación directa de cualquier convenio internacional o de otro instrumento, o en virtud de lo dispuesto en éstos, a las pertinentes disposiciones del convenio o instrumento de que se trate, especialmente respecto de las reglas que rijan el procedimiento aplicable.

## PARTE VIII

### Comité Jurídico

#### Artículo 32

El Comité Jurídico estará integrado por todos los Miembros.

#### Artículo 33

a) El Comité Jurídico examinará todas las cuestiones de orden jurídico que sean competencia de la Organización.

b) El Comité Jurídico tomará las medidas necesarias para cumplir las misiones que le asignen la presente Convención, la Asamblea o el Consejo, o las que, dentro de lo estipulado en el presente artículo, puedan serle encomendadas por aplicación directa de cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en éste, y que puedan ser aceptadas por la Organización.

c) Teniendo presentes las disposiciones del artículo 25, el Comité Jurídico, a petición de la Asamblea o del Consejo, o si se considera que esto redunde en beneficio de su propia labor, mantendrá con otras entidades la estrecha relación que pueda promover los objetivos de la Organización.

#### Artículo 34

El Comité Jurídico someterá a la consideración del Consejo:

a) Proyectos de convenios internacionales y de las enmiendas a dichos convenios que el Comité haya podido preparar.

b) Un informe acerca de la labor efectuada por el Comité desde la celebración del precedente período de sesiones del Consejo.

#### Artículo 35

El Comité Jurídico se reunirá por lo menos una vez al año. Elegirá a su propia Mesa anualmente y adoptará su propio Reglamento interior.

#### Artículo 36

No obstante lo que en contrario pueda figurar en la presente Convención pero con sujeción a lo dispuesto en el artículo 27, el Comité Jurídico se ajustará en el ejercicio de las funciones que le hayan sido conferidas por aplicación directa de cualquier convenio internacional o de otro instrumento, o en virtud de lo dispuesto en éstos, a las pertinentes disposiciones del convenio o instrumento de que se trate, especialmente respecto de las reglas que rijan el procedimiento aplicable.

**PARTE IX****Comité de Protección del Medio Marino****Artículo 37**

El Comité de Protección del Medio Marino estará integrado por todos los Miembros.

**Artículo 38**

El Comité de Protección del Medio Marino examinará toda cuestión que sea competencia de la Organización respecto de la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y de modo especial:

a) Desempeñará las funciones que a la Organización le hayan sido o puedan serle conferidas por aplicación directa de convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, sobre todo respecto de la aprobación y modificación de reglas u otras disposiciones, de conformidad con lo dispuesto en esos convenios.

b) Estudiará las medidas que sean apropiadas para facilitar el cumplimiento obligatorio de los convenios a que se hace referencia en el precedente párrafo a).

c) Dispondrá lo necesario para la obtención de información científica, técnica y práctica de cualquier otro orden acerca de la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, a fines de difusión entre los Estados, especialmente los de los países en desarrollo y, en los casos procedentes, formular recomendaciones y preparar directrices.

d) Promoverá la cooperación con organizaciones regionales que se ocupen de la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, teniendo presentes las disposiciones del artículo 25.

e) Examinará todas las demás cuestiones que competan a la Organización y tomará al respecto medidas que contribuyan a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, entre ellas la cooperación con otras organizaciones internacionales acerca de cuestiones relativas al medio ambiente, teniendo presentes las disposiciones del artículo 25.

**Artículo 39**

El Comité de Protección del Medio Marino someterá a la consideración del Consejo:

a) Propuestas de reglas para la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques, y las enmiendas a dichas reglas que el Comité haya preparado.

b) Recomendaciones y directrices que el Comité haya preparado.

c) Un informe acerca de la labor que el Comité haya efectuado desde la celebración del precedente periodo de sesiones del Consejo.

**Artículo 40**

El Comité de Protección del Medio Marino se reunirá por lo menos una vez al año. Elegirá a su propia Mesa y adoptará su propio Reglamento Interior.

**Artículo 41**

No obstante lo que en contrario pueda figurar en la presente Convención, pero con sujeción a lo dispuesto en el artículo 37, el Comité de Protección del Medio Marino se ajustará, en el ejercicio de las funciones que le hayan sido conferidas por aplicación directa de cualquier convenio internacional o de otro instrumento o en virtud de lo dispuesto en éstos, a las pertinentes disposiciones del convenio e instrumento de que se trate, especialmente respecto de las reglas que rijan el procedimiento aplicable.

**PARTE X****Comité de Cooperación Técnica****Artículo 42**

El Comité de Cooperación Técnica estará integrado por todos los Miembros.

**Artículo 43**

a) El Comité de Cooperación Técnica examinará según proceda toda cuestión que sea de la competencia de la Organización, concerniente a la ejecución de los proyectos de cooperación técnica con fondos provistos por el programa pertinente de las Naciones Unidas respecto del cual la Organización actúe como organismo ejecutor o cooperador, o con fondos fiduciarios proporcionados voluntariamente a la Organización, y cualesquiera otras cuestiones relacionadas con las actividades de la Organización en el campo de la cooperación técnica.

b) El Comité de Cooperación Técnica fiscalizará el trabajo de la Secretaría en lo concerniente a cooperación técnica.

c) El Comité de Cooperación Técnica desempeñará las funciones que le sean asignadas por la presente Convención o por la Asamblea o por el Consejo, o cualquier cometido que en el ámbito de aplicación del presente artículo puede serle asignado por aplicación directa de cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en el y haya sido aceptado por la Organización.

d) Habida cuenta de las disposiciones del artículo 25, el Comité de Cooperación Técnica, a petición de la Asamblea y del Consejo o si considera que ello redundará en beneficio de su propia labor, mantendrá con otras entidades las estrechas relaciones que puedan promover los objetivos de la Organización.

**Artículo 44**

El Comité de Cooperación Técnica someterá a la consideración del Consejo:

- a) Recomendaciones que el Comité haya preparado.
- b) Un informe acerca de la labor desarrollada por el Comité desde la celebración del precedente período de sesiones del Consejo.

**Artículo 45**

El Comité de Cooperación Técnica se reunirá por lo menos una vez al año. Elegirá a su propia Mesa una vez al año y adoptará su propio Reglamento interior.

**Artículo 46**

No obstante lo que en contrario pueda figurar en la presente Convención, pero con sujeción a lo dispuesto en el artículo 42, el Comité de Cooperación Técnica se ajustará, en el ejercicio de las funciones que le hayan sido asignadas por aplicación directa de cualquier convenio internacional o de otro instrumento o en virtud de lo dispuesto en éstos, a las pertinentes disposiciones del convenio o instrumento de que se trate, especialmente respecto de las reglas que rijan el procedimiento aplicable.

**PARTE XI**

**Secretaría**

**Artículo 47**

La Secretaría estará integrada por el Secretario General y el personal que la Organización pueda necesitar. El Secretario General es el más alto funcionario de la Organización y, a reserva de lo dispuesto en el artículo 22, nombrará al citado personal.

**Artículo 48**

La Secretaría llevará todos los registros que puedan ser precisos para la eficiente realización de las funciones de la Organización y preparará, reunirá y distribuirá los escritos, documentos, órdenes del día, actas y datos informativos que puedan ser necesarios para el trabajo de la Organización.

**Artículo 49**

El Secretario General preparará y someterá al Consejo las cuentas anuales y un proyecto de presupuesto binal, indicando separadamente las previsiones correspondientes a cada año.

**Artículo 50**

El Secretario General mantendrá informados a los Miembros sobre toda la actividad de la Organización. Todo Miembro podrá designar uno o más representantes con objeto de mantenerse en comunicación con el Secretario General.

**Artículo 51**

En el desempeño de sus obligaciones, el Secretario General y el personal no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún Gobierno, ni de ninguna autoridad ajena a la Organización. Se abstendrán de todo acto incompatible con su situación de funcionarios internacionales. Cada Miembro de la Organización, por su parte, se compromete a respetar el carácter exclusivamente internacional de las funciones del Secretario General y del personal, y no tratará de influenciarlos en el cumplimiento de las mismas.

**Artículo 52**

El Secretario General asumirá cualesquiera otras funciones que puedan serle asignadas por la Convención, la Asamblea o el Consejo.

**PARTE XII**

**Finanzas**

**Artículo 53**

Cada Miembro sufragará los gastos originados por los emolumentos, viajes y otras causas, de la delegación que, representándole, asista a las reuniones celebradas por la Organización.

**Artículo 54**

El Consejo examinará los estados de cuentas y el proyecto de presupuesto establecidos por el Secretario General y los someterá a la Asamblea, acompañados de sus comentarios y recomendaciones.

**Artículo 55**

Salvo un acuerdo al respecto entre la Organización y la Organización de las Naciones Unidas, la Asamblea examinará y aprobará el presupuesto. La Asamblea, teniendo en cuenta las proposiciones del Consejo a este respecto, prorrateará el importe de los gastos entre todos los Miembros, de acuerdo con una escala que será fijada por ella.

**Artículo 56**

Todo Miembro que incumpla las obligaciones financieras que tiene contraídas con la Organización transcurrido un año desde la fecha de vencimiento de aquéllas, carecerá de voto en la Asamblea, el Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Cooperación Técnica, a menos que la Asamblea, si lo juzga oportuno, decida eximir del cumplimiento de esta disposición.

**PARTE XIII****Voto****Artículo 57**

Salvo disposición expresa en otro sentido que pueda figurar en la Convención o en cualquier acuerdo internacional que asigne funciones a la Asamblea, el Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino o el Comité de Cooperación Técnica, la votación en estos órganos estará regida por las disposiciones siguientes:

- a) Cada Miembro tendrá un voto.
- b) Las decisiones se tomarán por mayoría de los Miembros presentes y votantes, y aquellas para las cuales se necesite una mayoría de dos tercios, por mayoría de dos tercios de los Miembros presentes.
- c) A los efectos de la presente Convención, la expresión "Miembros presentes y votantes" significa Miembros presentes que emitan un voto afirmativo o negativo. Los Miembros que se abstengan de votar se considerarán como no votantes.

**PARTE XIV****Sede de la Organización****Artículo 58**

- a) La sede de la Organización será establecida en Londres.
- b) La Asamblea podrá, por el voto de la mayoría de dos tercios, establecer, si fuera necesario, la sede de la Organización en otro lugar.
- c) La Asamblea podrá, si el Consejo lo juzgare necesario, reunirse en un lugar diferente de la sede.

**PARTE XV****Relaciones con las Naciones Unidas  
y otras organizaciones****Artículo 59**

La Organización estará vinculada a las Naciones Unidas de conformidad con el Artículo 57 de la Carta de las Naciones Unidas<sup>1</sup> como organismo especializado en la esfera del tráfico marítimo y de los efectos de éste en el medio marino. Esta vinculación se establecerá mediante un acuerdo con las Naciones Unidas, en virtud del Artículo 63 de la Carta de las Naciones Unidas<sup>2</sup>, concertado de conformidad con lo estipulado en el artículo 25.

**Artículo 60**

La Organización colaborará con cualquiera de los organismos especializados de las Naciones Unidas en todo asunto que pueda ser de interés común para la Organización y para dicho organismo especializado y en la consideración de estos asuntos procederá de acuerdo con el organismo especializado interesado.

**Artículo 61**

La Organización podrá, en todo asunto comprendido en la esfera de sus finalidades, colaborar con otras organizaciones intergubernamentales que no sean organismos especializados de las Naciones Unidas, pero cuyos intereses y actividades tengan relación con los fines que persigue la Organización.

- 1 El Artículo 57 de la Carta de las Naciones Unidas dispone:

**Artículo 57**

1. Los distintos organismos especializados establecidos por acuerdos intergubernamentales, que tengan amplias atribuciones internacionales definidas en sus estatutos, y relativos a materias de carácter económico, social, cultural, educativo, sanitario, y otras conexas, serán vinculados con la Organización de acuerdo con las disposiciones del Artículo 63.
2. Tales organismos especializados así vinculados con la Organización se denominarán en adelante "los organismos especializados".

- 2 El Artículo 63 de la Carta de las Naciones Unidas dispone:

**Artículo 63**

1. El Consejo Económico y Social podrá concertar con cualquiera de los organismos especializados de que trata el Artículo 57, acuerdos por medio de los cuales se establezcan las condiciones en que dichos organismos habrán de vincularse con la Organización. Tales acuerdos estarán sujetos a la aprobación de la Asamblea General.
2. El Consejo Económico y Social podrá coordinar las actividades de los organismos especializados mediante consultas con ellos y haciéndoles recomendaciones, como también mediante recomendaciones a la Asamblea General y a los Miembros de las Naciones Unidas.

### Artículo 62

La Organización podrá, en todo asunto comprendido en la esfera de sus finalidades, celebrar los acuerdos adecuados para consulta y colaboración con las organizaciones internacionales no gubernamentales.

### Artículo 63

Subjecto a la aprobación de la Asamblea, resuelta por mayoría de dos tercios de votos, la Organización podrá tomar a su cargo, de cualquier otra organización internacional gubernamental o no gubernamental, aquellas funciones, recursos y obligaciones que estén dentro de las finalidades de la Organización y puedan ser transferidos a la misma en virtud de convenios internacionales o de acuerdos mutuamente satisfactorios convenidos por las autoridades competentes de las respectivas organizaciones interesadas. La Organización podrá igualmente asumir todas las funciones administrativas que entren en sus finalidades y que hayan sido confiadas a un Gobierno, según los términos de un instrumento internacional.

## PARTE XVII

### Capacidad jurídica, privilegios e inmunidades

#### Artículo 64

La capacidad jurídica, privilegios e inmunidades que sean reconocidos a la Organización, o vinculados con ella, serán regidos por la Convención General sobre Privilegios e Inmunidades de los Organismos Especializados, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 21 de noviembre de 1947 bajo reserva de las modificaciones que puedan incluirse en el texto final (o revisado) del Anexo aprobado por la Organización, conforme con las secciones 36 y 38 de la Convención General antes mencionada.

#### Artículo 65

Mientras no haya adherido a dicha Convención General, cada Miembro, en lo que concierne a la Organización, se compromete a aplicar las disposiciones del Anexo II de la presente Convención.

## PARTE XVII

### Enmiendas

#### Artículo 66

Los textos de los proyectos de enmiendas a la presente Convención serán comunicados a los Miembros por el Secretario General, con seis meses, por lo menos, de anticipación a su consideración por la Asamblea. Las enmiendas serán adoptadas por la Asamblea por mayoría de dos tercios de votos. Doce meses después de su

aceptación por dos tercios de los Miembros de la Organización, excluidos los Miembros ausentes, la enmienda entrará en vigor para todos los Miembros. Si en el transcurso de los 60 primeros días de este periodo de 12 meses un Miembro notifica que se retira de la Organización a causa de una enmienda, el retiro tendrá efecto, no obstante lo dispuesto en el artículo 73 de la Convención, en la fecha en que tal enmienda entre en vigor.

#### Artículo 67

Toda enmienda adoptada en las condiciones previstas en el artículo 66 será depositada ante el Secretario General de las Naciones Unidas, quien de inmediato enviará copia de la misma a todos los Miembros.

#### Artículo 68

Las declaraciones o aceptaciones previstas en el artículo 66 deberán ser comunicadas por instrumento al Secretario General, para su depósito ante el Secretario General de las Naciones Unidas. El Secretario General notificará a los Miembros del recibo de dicho instrumento y de la fecha en la cual la enmienda entrará en vigor.

## PARTE XVIII

### Interpretación

#### Artículo 69

Cualquier cuestión o litigio que puedan surgir respecto de la interpretación o aplicación de la Convención serán remitidos a la Asamblea para que ésta resuelva, o bien se solucionen de cualquier otro modo que los litigantes puedan acordar. Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá a ningún órgano de la Organización zanjar cualquiera de las cuestiones o litigios de ese tipo que puedan surgir cuando el órgano esté cumpliendo su mandato.

#### Artículo 70

Toda cuestión legal que no pudiera ser resuelta por los medios indicados en el artículo 69, será sometida por la Organización a la Corte Internacional de Justicia, para dictamen consultivo, conforme con lo dispuesto en el Artículo 96 de la Carta de las Naciones Unidas<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> El Artículo 96 de la Carta de las Naciones Unidas dispone:

#### Artículo 96

1. La Asamblea General o el Consejo de Seguridad podrán solicitar de la Corte Internacional de Justicia que emita una opinión consultiva sobre cualquier cuestión jurídica.
2. Los otros órganos de las Naciones Unidas y los organismos especializados que en cualquier momento sean asociados para ello por la Asamblea General, podrán igualmente solicitar de la Corte opiniones consultivas sobre cuestiones jurídicas que surjan dentro de la esfera de sus actividades.

## PARTE XIX

## Disposiciones diversas

## Artículo 71

## Firma y aceptación

Bajo reserva de las disposiciones de la parte III, la presente Convención permanecerá abierta para su firma o aceptación, y los Estados podrán llegar a ser Partes en la Convención por:

- a) la firma sin reservas en cuanto a la aceptación;
- b) la firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación;
- c) la aceptación.

La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario General de las Naciones Unidas:

## Artículo 72

## Territorios

a) Los Miembros podrán en cualquier momento declarar que su participación en la presente Convención incluye todos, o un grupo, o uno solo de los territorios por cuyas relaciones internacionales son responsables.

b) La presente Convención no se aplicará a los territorios de cuyas relaciones internacionales algún Miembro sea responsable, sino mediante una declaración a ese efecto que haya sido hecha en su nombre, conforme a lo previsto en el inciso a) de este artículo.

c) Toda declaración formulada conforme al inciso a) del presente artículo será comunicada al Secretario General de las Naciones Unidas, el que enviará una copia de la misma a todos los Estados invitados a la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, así como a todo otro Estado que haya llegado a ser Miembro.

d) En los casos en que, en virtud de un Acuerdo de Administración Fiduciaria, la Organización de las Naciones Unidas sea la autoridad administradora, dicha Organización podrá aceptar la Convención con respecto a uno, a varios, o a todos los territorios bajo administración fiduciaria, conforme al procedimiento indicado en el artículo 71.

## Artículo 73

## Retiro

a) Cualquier Miembro puede retirarse de la Organización notificando por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas, el que inmediatamente hará conocer tal notificación a los otros Miembros y al Secretario General de la Organización. Tal notificación podrá practicarse en cualquier momento después de la

expiración de un plazo de doce meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la Convención. El retiro tendrá efecto doce meses después de la fecha en que la notificación escrita sea recibida por el Secretario General de las Naciones Unidas.

b) La aplicación de la Convención a un territorio o grupo de territorios de acuerdo con el artículo 72 podrá finalizarse en cualquier momento, por notificación escrita al Secretario General de las Naciones Unidas, dirigida por el Miembro responsable de sus relaciones internacionales, o por las Naciones Unidas, si se tratase de un territorio bajo administración fiduciaria de las Naciones Unidas. El Secretario General de las Naciones Unidas informará inmediatamente de tal notificación a todos los Miembros y al Secretario General de la Organización. La notificación tendrá efecto doce meses después de la fecha en que sea recibida por el Secretario General de las Naciones Unidas.

## PARTE XX

## Entrada en vigor

## Artículo 74

La presente Convención entrará en vigor en la fecha en que veintidós Estados, de los cuales siete posean cada uno un tonelaje global no menor de un millón de toneladas brutas, se hayan adherido a ella, conforme al artículo 71.

## Artículo 75

El Secretario General de las Naciones Unidas informará a todos los Estados invitados a la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, y a todo otro Estado que llegue a ser Miembro, de la fecha en que cada Estado sea Parte de la Convención, y también de la fecha en que la Convención entre en vigor.

## Artículo 76

La presente Convención, de la cual son igualmente auténticos los textos español, francés e inglés, será depositada en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien remitirá copias certificadas a cada uno de los Estados invitados a la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas y a todo otro Estado que llegue a ser Miembro.

## Artículo 77

Las Naciones Unidas están autorizadas a efectuar el registro de la Convención tan pronto como entre en vigor<sup>1</sup>.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL LOS SUBSCRIPTOS<sup>2</sup>, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos para tal fin, han firmado la presente Convención<sup>3</sup>.

DADO en Ginebra a los seis días del mes de marzo de 1948.

ANEXO I<sup>4</sup>

<sup>1</sup> La Convención entró en vigor el 17 de marzo de 1958.

<sup>2</sup> Firmas omitidas.

<sup>3</sup> Los delegados presentes en la Conferencia estamparon sus firmas a continuación del texto inglés solamente, aunque quedó entendido que los tres textos tenían la misma autenticidad.

<sup>4</sup> Este Anexo dejó de ser aplicable con la enmienda al artículo 17 introducida mediante la resolución de la Asamblea A.69(ES.11) del 15 de septiembre de 1964, efectiva a partir del 6 de octubre de 1967.

## ANEXO II

(Mencionado en el artículo 65)

### Capacidad jurídica, privilegios e inmunidades

Las siguientes disposiciones sobre capacidad jurídica, privilegios e inmunidades serán aplicables por los Miembros a la Organización, o respecto a ella, mientras no hayan aceptado la Convención General sobre Privilegios e Inmunidades de los Organismos Especializados en lo referente a la Organización.

**Sección 1.** La Organización gozará en el territorio de cada uno de sus Miembros de la capacidad jurídica necesaria para el cumplimiento de sus finalidades y ejercicio de sus funciones.

**Sección 2. a)** La Organización gozará en el territorio de cada uno de sus Miembros de los privilegios e inmunidades que sean necesarios para el cumplimiento de sus finalidades y ejercicio de sus funciones.

b) Los representantes de los Miembros, incluyendo suplentes, asesores, funcionarios y empleados de la Organización, gozarán igualmente de los privilegios e inmunidades que sean necesarios para el ejercicio independiente de sus funciones, en cuanto estén relacionadas con la Organización.

**Sección 3.** En la aplicación de las disposiciones de los apartados 1 y 2 del presente Anexo, los Miembros tendrán en cuenta, en la medida de lo posible, las cláusulas tipo de la Convención General sobre Privilegios e Inmunidades de Organismos Especializados.

## **ANEXO II**

**Convenio internacional para  
prevenir la contaminación  
por los buques, 1973**

## **Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973**

---

### **LAS PARTES EN EL CONVENIO,**

CONSCIENTES de la necesidad de proteger el medio humano en general y el marino en particular,

RECONOCIENDO que el derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos y de otras sustancias perjudiciales por los buques constituye una grave fuente de contaminación,

RECONOCIENDO TAMBIEN la importancia del Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, por haber sido el primer instrumento multilateral concertado con la primordial finalidad de preservar el medio, y apreciando que dicho Convenio ha contribuido decisivamente a proteger los mares y el medio costero contra la contaminación,

DESEOSAS de lograr la eliminación total de la contaminación intencional del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, y reducir a un mínimo la descarga accidental de tales sustancias,

CONSIDERANDO que el mejor modo de lograr este objetivo es preceptuar reglas de alcance universal que no se limiten a la contaminación por los hidrocarburos,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

### **Artículo 1**

#### *Obligaciones generales en virtud del Convenio*

- 1) Las Partes se comprometen a cumplir las disposiciones del presente Convenio y de aquellos anexos por los que estén obligadas, a fin de prevenir la contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, en transgresión del Convenio.
- 2) Salvo indicación expresa en otro sentido, toda referencia al presente Convenio constituye al mismo tiempo referencia a los protocolos y a los anexos.

## Artículo 2 Definiciones

A los efectos del presente Convenio, salvo indicación expresa en otro sentido:

- 1) Por *Reglas* se entiende las contenidas en los anexos al presente Convenio.
- 2) Por *sustancia perjudicial* se entiende cualquier sustancia cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alcances recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar y, en particular, toda sustancia sometida a control de conformidad con el presente Convenio.
- 3) a) Por *descarga*, en relación con las sustancias perjudiciales o con efluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.
- b) El término *descarga* no incluye:
  - i) ni las operaciones de vertimiento en el sentido que se da a este término en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias adoptado en Londres el 13 de noviembre de 1972;
  - ii) ni el derrame de sustancias perjudiciales directamente resultantes de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos;
  - iii) ni el derrame de sustancias perjudiciales con objeto de efectuar trabajos lícitos de investigación científica acerca de la reducción o control de la contaminación.
- 4) Por *buque* se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodrilizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes.
- 5) Por *Administración* se entiende el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad esté operando el buque. Respecto a un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto a las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración y la explotación de los fondos marinos y de su subsuelo, en los cuales el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a los efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, la Administración es el Gobierno del Estado ribereño interesado.
- 6) Por *suceso* se entiende todo hecho que ocasione o pueda ocasionar la descarga en el mar de una sustancia perjudicial o de efluentes que contengan tal sustancia.

- 7) Por *Organización* se entiende la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental\*.

## Artículo 3 Ambito de aplicación

- 1) El presente Convenio se aplicará a:
  - a) los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte en el Convenio; y
  - b) los buques que sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte operen bajo la autoridad de un Estado Parte.
- 2) Nada de lo dispuesto en el presente artículo se interpretará en el sentido de que deroga o amplía los derechos soberanos de las Partes, en virtud del derecho internacional, sobre los fondos marinos y su subsuelo adyacentes a sus costas, a los efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales.
- 3) El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte se cuidará de adoptar las medidas oportunas para garantizar que dentro de lo razonable y practicable, tales buques de propiedad o servicio estatal actúen en consonancia con el propósito y la finalidad del presente Convenio, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques.

## Artículo 4 Transgresiones

- 1) Toda transgresión de las disposiciones del presente Convenio, dondequiera que ocurra, estará prohibida y será sancionada por la legislación de la Administración del buque interesado. Si la Administración, después de ser informada de una transgresión, estima que hay pruebas suficientes como para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación.
- 2) Toda transgresión de las disposiciones del presente Convenio dentro de la jurisdicción de cualquier Parte en el Convenio estará prohibida y será sancionada por la legislación de dicha Parte. Siempre que ocurra tal transgresión, esa Parte tomará una de las dos medidas siguientes:

\* En virtud de las emendas al Convenio constitutivo de la Organización, que entraron en vigor el 22 de mayo de 1982, el nombre de la Organización pasó a ser "Organización Marítima Internacional".

- a) hacer que, de conformidad con su legislación, se incoe procedimiento, o
  - b) facilitar a la Administración del buque toda información y pruebas que lleguen a su poder de que se ha producido una transgresión.
- 3) Cuando se facilite a la Administración de un buque información o pruebas relativas a cualquier transgresión del presente Convenio cometida por ese buque, la Administración informará inmediatamente a la Parte que le haya facilitado la información o las pruebas, así como a la Organización, de las medidas que tome.
  - 4) Las sanciones que se establezcan en la legislación de una Parte en cumplimiento del presente artículo serán suficientemente severas para disuadir de toda transgresión del presente Convenio. La severidad de la sanción será la misma dondequiera que se produzca la transgresión.

### Artículo 5

#### *Certificados y reglas especiales sobre inspección de los buques*

- 1) A reserva de lo preceptuado en el párrafo 2) del presente artículo, todo certificado expedido bajo la autoridad de una Parte en el Convenio de conformidad con lo dispuesto en las reglas será aceptado por las demás Partes y considerado tan válido, a todos los efectos previstos en el presente Convenio, como los certificados expedidos por ellas mismas.
- 2) Todo buque obligado a poseer un certificado de conformidad con lo dispuesto en las reglas estará sujeto, mientras se halle en puertos o terminales mar adentro bajo jurisdicción de una Parte, a la inspección de funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte. Tal inspección se limitará a comprobar que hay a bordo un certificado válido, a no ser que existan motivos claros para pensar que la condición del buque o de sus equipos no corresponde sustancialmente a los pormenores del certificado. En tal caso, o si resulta que el buque no lleva certificado válido, la Parte que efectúe la inspección tomará las medidas necesarias para que el buque no se haga a la mar hasta que pueda hacerlo sin amenaza irrazonable de dañar el medio marino. No obstante, dicha Parte podrá dar permiso al buque para que salga del puerto o de la terminal mar adentro con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones adecuado que se halle más próximo.
- 3) Cuando una Parte deniegue a un buque extranjero la entrada en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, o de algún modo actúe contra dicho buque por considerar que no cumple con las disposiciones del presente Convenio, dicha Parte informará inmediatamente al cónsul o representante diplomático de la Parte cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolarlo, o de no ser ello posible, a la Administración del buque afectado. Antes de denegar la entrada o de intervenir de algún modo, la Parte podrá solicitar consulta con la Administración del buque afectado.

También se informará a la Administración cuando resulte que un buque no lleva un certificado válido de conformidad con lo dispuesto en las reglas.

- 4) Respecto a los buques de Estados no Partes en el Convenio, las Partes aplicarán en la medida de lo necesario las disposiciones del presente Convenio para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.

### Artículo 6

#### *Detección de transgresiones del Convenio y cumplimiento del mismo*

- 1) Las Partes en el Convenio cooperarán en toda gestión que conduzca a la detección de las transgresiones y al cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio haciendo uso de cualquier medida apropiada, practicable de detección y de vigilancia y control ambientales, así como de métodos adecuados de transmisión de información y acumulación de pruebas.
- 2) Todo buque al que se aplique el presente Convenio puede ser objeto de inspección, en cualquier puerto o terminal mar adentro de una Parte, por los funcionarios que nombre o autorice dicha Parte a fin de verificar si el buque efectuó alguna descarga de sustancias perjudiciales transgrediendo lo dispuesto por las reglas. Si la inspección indica que hubo transgresión del presente Convenio se enviará informe a la Administración para que tome las medidas oportunas.
- 3) Cualquier Parte facilitará a la Administración pruebas, si las hubiere, de que un buque ha efectuado una descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, transgrediendo lo dispuesto en las reglas. Cuando sea posible, la autoridad competente de dicha Parte notificará al capitán del buque la transgresión que se le imputa.
- 4) Al recibir las pruebas a que se refiere este artículo, la Administración investigará el asunto y podrá solicitar de la otra Parte que le facilite más o mejores pruebas de la presunta transgresión. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes como para iniciar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación. Esa Administración transmitirá inmediatamente a la Parte que haya informado de la presunta transgresión, y a la Organización, noticia de la actuación emprendida.
- 5) Toda Parte podrá asimismo proceder a la inspección de un buque al que sea de aplicación el presente Convenio cuando el buque entre en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, si ha recibido de cualquier otra Parte una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de que ese buque ha efectuado en cualquier lugar una descarga de sustancias

perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias. El informe de la investigación será transmitido tanto a la Parte que la solicitó como a la Administración, a fin de que puedan tomarse las medidas oportunas con arreglo al presente Convenio.

#### Artículo 7

##### *Demoras innecesarias a los buques*

- 1) Se hará todo lo posible para evitar que el buque sufra una inmovilización o demora innecesaria a causa de las medidas que se tomen de conformidad con los artículos 4, 5 y 6 del presente Convenio.
- 2) Cuando un buque haya sufrido una inmovilización o demora innecesarias a causa de las medidas que se tomen de conformidad con los artículos 4, 5 y 6 del presente Convenio, tendrá derecho a ser indemnizado por todo daño o perjuicio que haya sufrido.

#### Artículo 8

##### *Informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales*

- 1) Se hará informe del suceso y sin demora aplicando en todo lo posible las disposiciones del Protocolo I del presente Convenio.
- 2) Toda Parte en el Convenio deberá:
  - a) tomar las providencias necesarias para que un funcionario u órgano competente reciba y tramite todos los informes relativos a los sucesos;
  - b) notificar a la Organización, dándole detalles completos de tales providencias, para que las ponga en conocimiento de las demás Partes y Estados Miembros de la Organización.
- 3) Siempre que una Parte reciba un informe en virtud de lo dispuesto en el presente artículo, lo retransmitirá sin demora a:
  - a) la Administración del buque interesado;
  - b) todo otro Estado que pueda resultar afectado.
- 4) Toda Parte en el Convenio se compromete a cursar instrucciones a sus naves y aeronaves de inspección marítima y demás servicios competentes para que comuniquen a sus autoridades cualquiera de los sucesos que se mencionan en el Protocolo I del presente Convenio. Dicha Parte, si lo considera apropiado, transmitirá un informe a la Organización y a toda otra Parte interesada.

#### Artículo 9

##### *Otros tratados y su interpretación*

- 1) A partir de su entrada en vigor el presente Convenio sustituirá al Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, reformado, entre las Partes en ese Convenio.
- 2) Nada de lo dispuesto en el presente Convenio prejuzgará la codificación y el desarrollo del derecho marítimo en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, convocada en virtud de la resolución 2750 C(XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ni las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes o futuras de cualquier Estado en lo concerniente al derecho marítimo y a la naturaleza y amplitud de su jurisdicción sobre su zona costera o sobre buques de su pabellón.
- 3) En el presente Convenio se interpretará el término *jurisdicción* a la luz del derecho internacional vigente cuando haya de aplicarse o interpretarse el presente Convenio.

#### Artículo 10

##### *Solución de controversias*

Toda controversia entre dos o más Partes en el Convenio relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio, que no haya podido resolverse mediante negociación entre las Partes interesadas, será sometida, a petición de cualquiera de ellas, al procedimiento de arbitraje establecido en el Protocolo II del presente Convenio, salvo que esas Partes acuerden otro procedimiento.

#### Artículo 11

##### *Comunicación de información*

- 1) Las Partes en el Convenio se comprometen a comunicar a la Organización.
  - a) el texto de las leyes, ordenanzas, decretos, reglamentos y otros instrumentos que se promulgan acerca de las diversas materias incluidas en el ámbito de aplicación del presente Convenio;
  - b) una lista de los órganos no gubernamentales que estén autorizados a actuar en su nombre en lo relativo a proyecto, construcción y equipo de buques destinados a transportar sustancias perjudiciales, de conformidad con lo dispuesto en las reglas\*;
  - c) muestras, en número suficiente, de los certificados expedidos en virtud de lo dispuesto en las reglas;

\* El texto de ese subpárrafo es sustituido por el que figura en el artículo III del Protocolo de 1978 (véase la página 24).

- d) una lista de las instalaciones de recepción puntualizando su emplazamiento, capacidad, equipo disponible y demás características;
  - e) informes oficiales o resúmenes de informes oficiales en cuanto revelen los resultados de la aplicación del presente Convenio; y
  - f) un informe estadístico anual, en la forma normalizada por la Organización, acerca de las sanciones que hayan sido impuestas por transgresiones del presente Convenio.
- 2) La Organización notificará a las Partes toda comunicación que reciba en virtud del presente artículo y hará circular entre las Partes toda información que le sea comunicada de conformidad con los apartados b) a f) del párrafo 1) del presente artículo.

#### Artículo 12

##### *Siniestros sufridos por los buques*

- 1) Las Administraciones se comprometen a investigar todo siniestro sobrevenido a cualquiera de sus buques que esté sujeto a lo dispuesto en las reglas si tal siniestro ha causado efectos deletéreos importantes en el medio marino.
- 2) Las Partes en el Convenio se comprometen a informar a la Organización acerca de los resultados de tales investigaciones siempre que consideren que con esta información contribuirán a determinar qué modificaciones convalidaría realizar en el presente Convenio.

#### Artículo 13

##### *Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión*

- 1) El presente Convenio quedará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 15 de enero de 1974 hasta el 31 de diciembre de 1974 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Los Estados podrán hacerse partícipes del presente Convenio mediante:
  - a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
  - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
  - c) adhesión.
- 2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará mediante depósito de un instrumento a tal efecto en poder del Secretario General de la Organización.
- 3) El Secretario General de la Organización informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o que se hayan adherido al mismo, de toda firma o del depósito de todo nuevo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y de la fecha de tal depósito.

#### Artículo 14

##### *Anexos facultativos*

- 1) Todo Estado, al tiempo de firmar, ratificar, aceptar, aprobar el presente Convenio o adherirse al mismo, podrá declarar que no acepta alguno o ninguno de los Anexos III, IV y V (a los que se designará en adelante *anexos facultativos*) del presente Convenio. A reserva de lo anterior, las Partes en el Convenio quedarán obligadas por cualquiera de los anexos en su totalidad.
- 2) Todo Estado que haya declarado no considerarse obligado por algún anexo facultativo podrá aceptar en cualquier momento dicho anexo mediante depósito en poder de la Organización de un instrumento del tipo prescrito en el párrafo 2) del artículo 13.
- 3) El Estado que formule una declaración con arreglo a lo previsto en el párrafo 1) del presente artículo en relación con algún anexo facultativo y que no haya aceptado posteriormente dicho anexo de conformidad con el párrafo 2) del presente artículo no asumirá ninguna obligación, ni tendrá derecho a reclamar ningún privilegio en virtud del presente Convenio, en lo referente a asuntos relacionados con el anexo en cuestión, y las referencias a las Partes en el presente Convenio no incluirán a dicho Estado en lo concerniente a los asuntos relacionados con el citado anexo.
- 4) La Organización informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de toda declaración formulada en virtud del presente artículo, así como de todo instrumento recibido y depositado de conformidad con el párrafo 2) del presente artículo.

#### Artículo 15

##### *Entrada en vigor*

- 1) El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyan no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan hecho Partes del mismo conforme a lo prescrito en el artículo 13.
- 2) Todo anexo facultativo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las condiciones estipuladas en el párrafo 1) del presente artículo en relación con dicho anexo.
- 3) La Organización informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio, o se hayan adherido al mismo, de la fecha en que entre en vigor y también de la fecha en que adquiriera vigencia cualquier anexo facultativo de conformidad con el párrafo 2) del presente artículo.

- 4) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto al presente Convenio, o a cualquier anexo facultativo, después de que se hubieren cumplido los requisitos de entrada en vigor, pero con anterioridad a la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión empezarán a regir al entrar en vigor el Convenio, o el anexo facultativo, o a los tres meses de haberse depositado el instrumento correspondiente, si este plazo vence posteriormente.
- 5) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Convenio o de un anexo facultativo, el Convenio o el anexo facultativo empezará a regir a los tres meses de haberse depositado el instrumento.
- 6) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que se deposite con posterioridad a la fecha en que se hayan cumplido todas las condiciones prescritas por el artículo 16 para poner en vigor cualquier enmienda del presente Convenio, o anexo facultativo, se considerará referido al Convenio o anexo en su forma enmendada.

## Artículo 16

### Enmiendas

- 1) El presente Convenio podrá ser enmendado por cualquiera de los procedimientos especificados a continuación:
- 2) Enmienda previo examen por la Organización:
- toda enmienda propuesta por una Parte en el Convenio será sometida a la Organización y distribuida por el Secretario General de la misma a todos los Miembros de la Organización y a todas las Partes por lo menos seis meses antes de su examen;
  - toda enmienda propuesta y distribuida con arreglo a lo dispuesto en el apartado a) de este párrafo será sometida por la Organización a un órgano competente para que éste la examine;
  - las Partes en el Convenio, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del órgano competente;
  - las enmiendas serán adoptadas por una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes interviniendo solamente en la votación las Partes en el Convenio;
  - si fuere adoptada de conformidad con el apartado d) de este párrafo, la enmienda será comunicada por el Secretario General de la Organización a todas las Partes en el Convenio para su aceptación;
  - se considerará aceptada una enmienda en las circunstancias siguientes:
    - una enmienda a un artículo del Convenio se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hubieren aceptado los dos tercios de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial;
    - una enmienda a un anexo del Convenio se considerará aceptada de conformidad con el procedimiento especificado en el inciso ii) de este párrafo salvo que el órgano competente, en el momento de su adopción, determine que la enmienda se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hubieren aceptado los dos tercios de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial. No obstante, en cualquier momento antes de la entrada en vigor de una enmienda a un anexo del Convenio, una Parte podrá notificar al Secretario General de la Organización que para que la enmienda entre en vigor con respecto a dicha Parte ésta habrá de dar su aprobación expresa. El Secretario General pondrá dicha notificación y la fecha de su recepción en conocimiento de las Partes;
    - una enmienda a un apéndice de un anexo del Convenio se considerará aceptada al término de un plazo, no menor de diez meses, que determinará el órgano competente en el momento de su adopción, salvo que, dentro de ese plazo, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, según cual de esas dos condiciones se cumpla antes, notifiquen a la Organización que rechazan la enmienda;
    - toda enmienda al Protocolo I del Convenio quedará sujeta a los mismos procedimientos que se estipulan en los incisos ii) o iii) del apartado f) de este párrafo para enmendar los anexos del Convenio;
    - toda enmienda al Protocolo II del Convenio quedará sujeta a los mismos procedimientos que se estipulan en el inciso i) del apartado f) de este párrafo para enmendar los artículos del Convenio;
- 3) la enmienda entrará en vigor en las siguientes condiciones:
- en el caso de una enmienda a un artículo o al Protocolo II del Convenio, o al Protocolo I o a un anexo del Convenio que no se efectúe con arreglo al procedimiento especificado en el inciso iii) del apartado f) de este párrafo, la enmienda aceptada de conformidad con las disposiciones precedentes entrará en vigor seis meses después de la fecha de su aceptación con respecto a las Partes que hayan declarado que la aceptan;
  - en el caso de una enmienda al Protocolo I, a un apéndice de un anexo o a un anexo del Convenio que se efectúe con arreglo al procedimiento especificado en el inciso iii) del apartado f) de este párrafo, la enmienda que se considere aceptada de

conformidad con las condiciones precedentes entrará en vigor seis meses después de su aceptación con respecto a todas las Partes, exceptuadas aquellas que, antes de esa fecha, hayan declarado que no la aceptan o notificado, en virtud del inciso ii) del apartado f) de este párrafo, que su aprobación expresa es necesaria.

- 3) Enmienda mediante Conferencia:
- a) a solicitud de cualquier Parte, siempre que concuerden en ello un tercio cuando menos de las Partes, la Organización convocará una conferencia de Partes en el Convenio para estudiar enmiendas al presente Convenio;
  - b) toda enmienda adoptada en tal conferencia por una mayoría de los dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General de la Organización a todas las Partes para su aceptación;
  - c) salvo que la Conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada y ha entrado en vigor de conformidad con los procedimientos especificados al efecto en los apartados f) y g) del párrafo 2).
- 4) a) En el caso de una enmienda a un anexo facultativo se entenderá que toda referencia hecha en el presente artículo a una Parte en el Convenio constituye también referencia a una Parte obligada por ese anexo;
- b) toda Parte que haya rehusado aceptar una enmienda a un anexo será considerada como no Parte por lo que se refiere exclusivamente a la aplicación de esa enmienda.
- 5) La adopción y la entrada en vigor de un nuevo anexo quedarán sujetas a los mismos procedimientos que la adopción y la entrada en vigor de una enmienda a un artículo del Convenio.
- 6) Salvo indicación expresa en otro sentido, toda enmienda al presente Convenio, efectuada de conformidad con lo dispuesto en este artículo, que se refiera a la estructura de un buque, se aplicará solamente a los buques cuyo contrato de construcción haya sido formalizado o, de no haber contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada en la fecha, o después de la fecha, de entrada en vigor de la enmienda.
- 7) Toda enmienda a un Protocolo o a un anexo habrá de referirse al fondo de ese Protocolo o anexo y ser compatible con lo dispuesto en los artículos del presente Convenio.
- 8) El Secretario General de la Organización informará a todas las Partes de cualquier enmienda que entre en vigor conforme a lo dispuesto en el presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una de ellas.

- 9) Toda declaración de que se acepta o se rechaza una enmienda en virtud del presente artículo habrá de notificarse por escrito al Secretario General de la Organización, el cual comunicará a las Partes en el Convenio haber recibido la notificación y la fecha en que la recibió.

### Artículo 17

#### *Fomento de la cooperación técnica*

Las Partes en el Convenio, en consulta con la Organización y otros órganos internacionales y con la asistencia y coordinación del Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, fomentarán la prestación de ayuda a aquellas Partes que soliciten asistencia técnica para:

- a) formar personal científico y técnico;
- b) suministrar el equipo e instalaciones de recepción y de vigilancia y control que se necesiten;
- c) facilitar la adopción de otras medidas y disposiciones encaminadas a prevenir o mitigar la contaminación del medio marino por los buques; y
- d) fomentar la investigación,

preferiblemente en los países interesados, promoviendo así el logro de los fines y propósitos del presente Convenio.

### Artículo 18

#### *Denuncia*

- 1) El presente Convenio, o cualquiera de sus anexos facultativos, podrá ser denunciado por una Parte en el Convenio en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a partir de la fecha en que el Convenio o el anexo haya entrado en vigor para dicha Parte.
- 2) La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al Secretario General de la Organización, el cual informará a las demás Partes de haber recibido tal notificación, de la fecha en que la recibió y de la fecha en que surta efecto tal denuncia.
- 3) La denuncia surtirá efecto doce meses después de haber sido recibida por el Secretario General de la Organización la notificación de denuncia o al expirar cualquier otro plazo más largo que pueda estipularse en dicha notificación.

**Artículo 19*****Depósito y registro***

- 1) El presente Convenio será depositado en poder del Secretario General de la Organización, el cual transmitirá copias auténticas del mismo, debidamente certificadas, a todos los Estados que firmen el presente Convenio o se adhieran al mismo.
- 2) Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General de la Organización remitirá su texto al Secretario General de las Naciones Unidas para que sea registrado y publicado de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

**Artículo 20*****Idiomas***

El presente Convenio está redactado en ejemplar único en los idiomas español, francés, inglés y ruso, siendo cada texto igualmente auténtico. Se harán traducciones oficiales en los idiomas alemán, árabe, italiano y japonés que serán depositadas junto al original firmado.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio\*.

## Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973

\* Se omiten las firmas.

## **Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973**

### **LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,**

**CONSIDERANDO** que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, puede contribuir decisivamente a proteger el medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques.

**CONSIDERANDO** que es preciso dar aún mayor incremento a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, especialmente por los buques tanque.

**CONSIDERANDO** que es preciso aplicar tan pronto y tan ampliamente como sea posible las reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos que figuran en el Anexo I del mencionado Convenio.

**CONSIDERANDO** que es preciso aplazar la aplicación del Anexo II de ese Convenio hasta que se hayan resuelto satisfactoriamente ciertos problemas técnicos.

**CONSIDERANDO** que el modo más eficaz de lograr esos objetivos es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973.

**CONVIENEN:**

### **Artículo I**

#### ***Obligaciones generales***

- 1 Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones de:
  - a) el presente Protocolo y de su anexo, el cual será parte integrante de aquél; y
  - b) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado *el Convenio*), a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.
- 2 Las disposiciones del Convenio y del presente Protocolo se leerán e interpretarán conjuntamente como un instrumento único.
- 3 Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia al anexo.

**Artículo II***Aplicación del Anexo II del Convenio*

- 1 No obstante lo dispuesto en el artículo 14 I) del Convenio, las Partes en el presente Protocolo convienen en que no estarán obligadas por las disposiciones del Anexo II del Convenio durante un periodo de tres años contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, o durante el periodo, más largo que ese, que fije una mayoría de dos tercios de las Partes en el presente Protocolo que integren el Comité de Protección del Medio Marino (en adelante llamado el *Comité*) de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada la *Organización*)\*.
- 2 Durante el periodo estipulado en el párrafo 1 del presente artículo, las Partes en el presente Protocolo no asumirán ninguna obligación ni tendrán derecho a reclamar ningún privilegio en virtud del Convenio, en lo referente a asuntos relacionados con el Anexo II del Convenio, y las referencias a las Partes en el Convenio no incluirán a las Partes en el presente Protocolo en lo concerniente a los asuntos relacionados con el citado anexo.

**Artículo III***Comunicación de información*

Se sustituye el texto del artículo 11 I) b) del Convenio por el siguiente: "una lista de los inspectores nombrados o de las organizaciones reconocidas que estén autorizados a actuar en su nombre en cuanto a la gestión de las cuestiones relacionadas con el proyecto, la construcción, el equipo y la explotación de buques destinados a transportar sustancias perjudiciales, de conformidad con lo dispuesto en las reglas a fines de distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios. La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad."

**Artículo IV***Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión*

- 1 El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de junio de 1978 hasta el 31 de mayo de 1979 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Protocolo mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
  - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
  - c) adhesión.
- 2 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.

**Artículo V***Entrada en vigor*

- 1 El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados fijas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan constituido en Partes de conformidad con lo prescrito en el artículo IV del presente Protocolo.
- 2 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.
- 3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo de conformidad con el artículo 16 del Convenio, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada.

**Artículo VI***Enmiendas*

Los procedimientos enunciados en el artículo 16 del Convenio respecto de enmiendas a los artículos, a un anexo y un apéndice de un anexo del Convenio se aplicarán respectivamente a las enmiendas a los artículos, al anexo y a un apéndice del anexo del presente Protocolo.

**Artículo VII***Denuncia*

- 1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en el presente Protocolo en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.
- 2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia ante el Secretario General de la Organización.

\* En virtud de las enmiendas del Convenio consultivo de la Organización, que entraron en vigor el 2 de mayo de 1952, el nombre de la Organización pasó a ser "Organización Marítima Internacional".

- 3 La denuncia surtirá efecto transcurridos doce meses a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, de la notificación, o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se fije en la notificación.

### Artículo VIII

#### Depositario

- 1 El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado *el depositario*).
- 2 El depositario:
- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:
    - i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;
    - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;
    - iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;
    - iv) toda decisión que se haya tomado de conformidad con el artículo II 1) del presente Protocolo;
  - b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.
- 3 Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá un ejemplar auténtico certificado del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

### Artículo IX

#### Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo ejemplar en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. Se harán traducciones oficiales a los idiomas alemán, árabe, italiano y japonés, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo\*.

HECHO EN LONDRES el día diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho.

\* Se omiten las firmas.

## **ANEXO III**

## ANEXO III

### PROYECTO DE BASES DE COORDINACION DEL GRUPO INTERSECRETARIAL ENCARGADO DE LOS ASUNTOS DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI)<sup>1</sup>

#### Antecedentes

#### I

- 1o. Conscientes de que las finalidades de la Organización Marítima Internacional (OMI), son el tratamiento de cuestiones de carácter técnico, jurídico, administrativo y de cooperación relativas al tráfico y seguridad marítimos, eficiencia de la navegación comercial internacional y prevención y contención de la contaminación del mar;
- 2o. Teniendo presente los trabajos relativos a la citada Organización tienen en la mayoría de los casos un carácter interdisciplinario e intersectorial;
- 3o. Considerando la necesidad de agilizar y hacer más efectivo el intercambio de documentos e información para integrar oportunamente los lineamientos de las delegaciones mexicanas que participan en las distintas reuniones de la OMI; así como poder determinar la política general del Gobierno de México respecto a dicho Organismos;
- 4o. El 11 de mayo la SRE, SM, SEMIP, SEDESOL y PEMEX acordaron el establecimiento de un mecanismo permanente de coordinación denominado "Grupo Intersecretarial para Asuntos de la OMI", bajo la presidencia de la SRE de conformidad con los Artículos 21 y 28 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

#### II

- 1o. Las Partes, reconociendo el avance en los trabajos que realiza el Grupo Intersecretarial aludido, al ser ésta el medio ideal para la unificación de criterios y posiciones del Gobierno de México en el seno de la OMI;

<sup>1</sup> *Id.* Documento titulado "Proyecto de bases de coordinación y Reglamento del Grupo Intersecretarial Encargado de los Asuntos de la Organización Marítima Internacional (OMI)", Exp. XII/426.7(72)/2, octava parte, consultado en el archivo de la Dirección General para el Sistema de las Naciones Unidas.

- 2o. Reconociendo que el Grupo Intersecretarial ha ido ampliando su membresía, al incorporarse la Secretaría de Salud y de Pesca, así como la Procuraduría General de la República;
- 3o. Teniendo presente que el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 establece:
- a) en el marco de la política de modernización económica, entre otros objetivos, estimular el desarrollo del transporte marítimo; mejorar la planeación, control y ejecución del desarrollo portuario; atender eficientemente el dragado, el señalamiento marítimo, la reconstrucción y el mantenimiento de muelles y accesos a puertos; alentar la inversión privada en la construcción y operación de terminales de carga y de pasajeros, almacenes, muelles y otros servicios portuarios conexos; fomentar el transporte de cabotaje; impulsar una mayor participación de la marina mercante nacional en los tráficos de altura y cabotaje y aumentar su eficacia y productividad; proseguir con el desarrollo y capacitación del personal técnico, de marinos y especialistas que requiere la flota mercante; y promover una mayor participación de la iniciativa privada en la fabricación y reparación de embarcaciones.
  - b) en el marco de la política de protección al medio ambiente se plantean entre otros objetivos, la necesidad de hacer del ordenamiento ecológico de las zonas y instrumento eficaz de protección del medio ambiente; conservar y usar adecuadamente los recursos naturales; detener y revertir la contaminación del agua; regiones del país un adecuar y ampliar el marco legal para impedir acciones que dañan seriamente el medio ambiente; y utilizar los avances tecnológicos en el mejoramiento del medio ambiente.

Las partes formulan las siguientes declaraciones:

## DECLARACIONES

- I. SRE manifiesta que es una Dependencia del Ejecutivo Federal y que, en los términos del Artículo 28 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es competente para promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal; y, sin afectar el ejercicio de las atribuciones que a cada una de ellas corresponda, conducir la política exterior, por

lo cual intervendrá en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones en los que el país sea Parte.

- II. SM manifiesta que es una dependencia del Ejecutivo Federal y que, en los términos del Artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es competente para ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de la costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva.
- III. SEMIP manifiesta que es una dependencia del Ejecutivo Federal y que, en los términos del Artículo 33 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es competente para poseer, vigilar, conservar o administrar los bienes de propiedad originaria, los que constituyan recursos naturales no renovables, los de dominio público y los de uso común, siempre que no estén encomendados a otra dependencia.
- IV. SCT manifiesta que es una dependencia del Ejecutivo Federal y que, en los términos del Artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal es competente para formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país; inspeccionar los servicios y regular, promover y organizar la marina mercante, las comunicaciones y transportes por agua, administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal; otorgar concesiones y permisos para la ocupación de zonas federales dentro de los recintos portuarios; construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado; instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima, otorgar concesiones, permisos y contratos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de las maniobras y servicios auxiliares y conexos, relacionados con los transportes y comunicaciones por agua, así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los modos de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación.
- V. SEDESOL manifiesta que es una dependencia del Ejecutivo Federal y que, en los términos del Artículo 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es competente para ejercer la posesión de la Nación en playas y zonas marítimo-terrestres y administrárlas en los términos de la Ley; establecer los criterios ecológicos para el uso y destino de los recursos naturales y para preservar la calidad del medio ambiente, determinar las normas que aseguren la conservación de los ecosistemas fundamentales

para el desarrollo de la comunidad y vigilar con la coordinación de las autoridades federales, estatales y municipales, la aplicación de las normas y programas que establezca para la protección y restitución de los sistemas ecológicos del país, así como conservar y fomentar el desarrollo de la flora y fauna marítima, fluviales y lacustres.

- VI. SSA manifiesta que es una dependencia del Ejecutivo Federal y que, en los términos del Artículo 39 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es competente para establecer y conducir la política nacional en materia de asistencia social, servicios médicos y salubridad general, con excepción con lo relativo al saneamiento del ambiente; dirigir la política sanitaria especial en los puertos, costas y frontera, con excepción de la agropecuaria, salvo cuando afecte o pueda afectar a la salud humana; estudiar, adaptar y poner en vigor las medidas necesarias para luchar contra las enfermedades transmisibles, contra las plagas sociales que afecten la salud, contra el alcoholismo y las toxicomanías y otros vicios sociales, y contra la mendicidad, así como las demás que le fijen expresamente las Leyes y reglamentos.
- VII. SEPESCA manifiesta que es una dependencia del Ejecutivo Federal y que, en los términos del Artículo 43 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es competente para formular y conducir la política pesquera del país, así como establecer medidas para el fomento de la pesca y promover en relación con la misma, programas de control de calidad del agua, de conformidad con las políticas y normas que determinen las autoridades competentes.
- VIII. PGR manifiesta que es una dependencia del Ejecutivo Federal y que, en los términos del Artículo 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, a la que le compete la persecución de los delitos de orden federal previstos tanto en la legislación nacional, como en los instrumentos internacionales obligatorios para el Gobierno de México, con fundamento en el Artículo 133 Constitucional, que permitan que la administración de justicia sea pronta y expedita, en defensa del interés público
- IX. PEMEX manifiesta que es un Organismo Público Descentralizado del Gobierno Federal, de carácter técnico, industrial y comercial, con personalidad jurídica y patrimonios propios, y con domicilio en la Ciudad de México, Distrito Federal, creado por Decreto del 7 de junio de 1938. Es objeto de Petróleos Mexicanos la exploración, explotación, refinación, transporte, almacenamiento, distribución y venta de primera mano de petróleo, gas natural y los productos que se obtengan de la terminación de éstos, elaboración;

elaboración, almacenamiento, transporte, distribución y ventas de primera mano del gas artificial y de aquellos derivados del petróleo que sean susceptibles de servir como materias primas industriales básicas, es decir, todas las actividades de orden técnico, industrial y comercial que constituyen la industria petrolera y petroquímica de acuerdo con la Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el ramo del petróleo y sus reglamentos, así como todas aquellas otras actividades que directa o indirectamente se relacionen con las mismas industrias, o sirvan para el mejor logro de los objetivos del Organismo.

- X. Las partes conjuntamente manifiestan que reconocen las facultades que ostentan para representar a las Secretarías y Organismos de la Administración Pública Federal.

Que de conformidad con los antecedentes y declaraciones antes señaladas la SRE, SM, SEMIP, SCT, SEDESOL, SSA, SEPESCA, PGR y PEMEX, acuerdan sujetarse a las siguientes bases:

**Bases para la creación del Grupo Intersecretarial para Asuntos de la Organización Marítima Internacional.**

**Primera.- Objeto**

Las partes convienen en integrar un Grupo Intersecretarial para coordinar acciones y unificar criterios que reflejen el interés de cada una de las Dependencias y entidades del Gobierno Federal vinculadas a la problemática del tráfico y seguridad marítimos, eficiencia de la navegación comercial internacional y prevención y contención de la contaminación del mar, con objeto de que la posición de México en la Organización Marítima Internacional (OMI) sea única y congruente con los intereses nacionales.

**Segunda.- Integración del Grupo Intersecretarial**

El Grupo Intersecretarial se integrará con los representantes de las siguientes Secretarías y organismos: Secretaría de Relaciones Exteriores; Secretaría de Marina; Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal; Secretaría de Comunicaciones y Transportes; Secretaría de Desarrollo Social; Secretaría de Salud; Secretaría de Pesca; Procuraduría General de la República y Petróleos Mexicanos.

**El Grupo Intersecretarial, previa determinación del Pleno, podrá invitar a otras secretarías, organismos, entidades e instituciones públicas o privadas, cuyas opiniones se consideren pertinentes para el tratamiento de un tema en particular.**

#### **Tercera.- Funciones del Grupo Intersecretarial**

**Son funciones del Grupo Intersecretarial, las siguientes:**

- 1. Elaborar los lineamientos generales que deberán normar la participación de México en los órganos y programas de la Organización Marítima Internacional, con base en los comentarios que proporcionen las Dependencias y entidades de la administración pública federal, de conformidad con las atribuciones que a cada una de ellas corresponda;**
- 2. Definir la posición del Gobierno de México respecto a la negociación, aprobación, firma y ratificación o adhesión de convenios, códigos o reglamentos, según sea el caso, adoptados bajo los auspicios de la OMI;**
- 3. Promover la coordinación e intercambio de información entre todas las secretarías y organismos involucrados en la debida aplicación de la reglamentación adoptada por el Gobierno mexicano en el seno de la OMI;**
- 4. Aprobar los documentos de trabajo para ser presentados a la OMI como notas del Gobierno de México;**
- 5. Establecer el programa de trabajos que se estime pertinente para coadyuvar a la consecución oportuna de sus objetivos;**
- 6. Las demás que se le otorguen en el marco de estas bases.**

#### **Cuarta.- Calidad de los miembros de Grupo Intersecretarial**

**El Grupo Intersecretarial será presidido por un funcionario de la Secretaría de Relaciones Exteriores. Los miembros permanentes tendrán la calidad de titulares y designarán a sus respectivos suplentes, con nivel no menor de Jefe de Departamento o su equivalente.**

**Para el Ejercicio de sus funciones, el Grupo Intersecretarial contará con un Pleno, una Presidencia y una Coordinación.**

#### **Quinta.- Modificación de las Bases**

Las presentes bases podrán ser modificadas o ajustadas por la aprobación de la mitad más uno de las Partes integrantes del Grupo y entrarán en vigor 15 días hábiles contados a partir de su aprobación.

#### **Sexta. Reglamento**

El Grupo Intersecretarial elaborará su propio reglamento, una vez que las bases entren en vigor.

#### **Séptima.- Entrada en vigor de la bases**

Las presentes bases entrarán en vigor a partir de la fecha de su firma.

### **Reglamento del Grupo Intersecretarial para Asuntos de la Organización Marítima Internacional (OMI).**

#### **Capítulo I Definiciones**

Art. 1.- Para los efectos del presente Reglamento se entenderá por:

- a) "OMI", la Organización Marítima Internacional.
- b) "Grupo", el Grupo Intersecretarial para asuntos de la Organización Marítima Internacional.
- c) "Representante Titular", los representantes de las Dependencias y Entidades que forman parte del Grupo Intersecretarial.
- d) "Suplente", el funcionario designado por el representante titular para ejercer en ausencia de éste las facultades que le competen.
- e) "Las Partes", todos los integrantes del Grupo, señalados de manera individual o colectiva.
- f) "Bases", las Bases de Coordinación.
- g) "Coordinación", el Departamento para Asuntos de la OMI de la Dirección General para el Sistema de las Naciones Unidas de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

#### **Capítulo II Integración y funciones del Grupo Intersecretarial**

**Art. 2.- Calidad de los Miembros**

- a) cada una de las partes deberá designar un funcionario, con nivel no menor al de Director de Area o su equivalente, con objeto de que las representen en calidad de titulares.
- b) Cada titular podrá designar a un suplente, el que deberá tener un nivel no menor de Jefe de Departamento o su equivalente.

**Art. 3.- Organos**

- a) El Pleno, que estará constituido por todos lo miembros del Grupo Intersecretarial.
- b) La Presidencia, que recaerá en el Director de Organismos Internacionales I de la Dirección General para el Sistema de las Naciones Unidas de la SRE.
- c) La Coordinación, que recaerá en el Jefe de Departamento para Asuntos de la OMI, de la Dirección de Organismos Internacionales I de la Dirección General del Sistema para las Naciones Unidas.

**Art. 4.- Funciones del Grupo**

- a) Elaborar los lineamientos generales que deban normar la participación de México en los órganos y programas de la OMI, con bases en los comentarios que proporcionen las Partes, de conformidad con las atribuciones que a cada una de ellas corresponda;
- b) Definir la posición del Gobierno de México respecto a la negociación, aprobación, forma y ratificación o adhesión de convenios, códigos o reglamentos, según sea el caso, adoptados bajo los auspicios de la OMI;
- c) Promover la coordinación e intercambio de información entre todas las secretarías y organismos involucrados en la debida aplicación de la reglamentación adoptada por el Gobierno mexicano en el seno de la OMI;
- d) Aprobar los documentos de trabajo para ser presentados a la OMI como notas del Gobierno de México.
- e) Establecer el programa de trabajo que se estime pertinente para coadyuvar a la consecución oportuna de sus objetivos
- f) Invitar a otras Dependencias o instituciones públicas para colaborar con el Grupo cuando éste o la coordinación lo considere necesario.
- g) Invitar a instituciones privadas a participar en calidad de asesores, cuando el Grupo lo considere pertinente.

### **Capítulo III Reuniones del Grupo**

#### **Art. 5.- Ordinarias y extraordinarias**

**El Grupo Intersecretarial con objeto de cumplir cabalmente con sus funciones, llevara a cabo las siguientes reuniones:**

- a) Ordinarias; se celebrarán con seis días hábiles de antelación al inicio de la reunión correspondiente de la OMI, y tendrán por objeto lo siguiente:**
  - i) Revisar los acuerdos adoptados en la reunión anterior;**
  - II) Elaborar los lineamientos para la Delegación mexicana que participe en las diferentes reuniones;**
  - III) Acordar la integración de la delegación mexicana que asista a las diferentes reuniones de la OMI;**
- b) Extraordinarias; que se podrán celebrar a petición de cualquiera de las Partes. Estarán integradas por los propios titulares o superiores y tendrán por objeto lo siguiente:**
  - i) Discusión y aprobación del programa anual de actividades del Grupo Intersecretarial;**
  - ii) Evaluar semestralmente el desempeño de las labores del Grupo Intersecretarial;**
  - iii) Tratar asuntos cuya naturaleza requieran decisiones inmediatas.**

#### **Art. 6.- Convocatoria**

- a) Las reuniones ordinarias se convocarán con la debida antelación por la Coordinación, mediante comunicación escrita que se enviará a las Partes, inicialmente a través de un programa anual estructurado en base al programa de reuniones de la OMI y posteriormente anexando el orden del día a tratar.**
- b) Las reuniones extraordinarias podrán estar exentas de los citados requisitos.**

#### **Art. 7.- Atribuciones del Presidente**

**Las atribuciones del Presidente serán:**

- a) Representar al Grupo;**
- b) Dirigir los debates de las reuniones del Grupo;**
- c) Velar por la observancia y cumplimiento del presente Reglamento;**
- d) Las demás que expresamente le asigne el presente Reglamento.**

**Art. 8.- Atribuciones de la Coordinación**

- a) Mantener informados a los Miembros del Grupo sobre todas las actividades efectuadas por la OMI;
- b) Convocar a los miembros del Grupo a las sesiones ordinarias y extraordinarias;
- c) Preparar, recopilar y distribuir las notas, documentos, órdenes del día e informes útiles para las labores del Grupo;
- d) Registrar, dar seguimiento e informar de los acuerdos del Grupo;
- e) Proponer al Grupo la realización de los estudios que considere pertinentes;
- f) Integrar los estudios que realice el Grupo;
- g) Recabar, integrar y distribuir la información, así como establecer los sistemas necesarios para la elaboración del programa anual de trabajo;
- h) Presentar a la consideración del Grupo el proyecto del programa anual de trabajo, así como las propuestas de carácter operativo, tendientes a mejorar la mecánica de trabajo del Grupo;
- i) Informar a las Partes sobre la entrada en vigor de los Tratados, Convenios y Acuerdos que se deriven de la Organización y en las cuales México sea Parte.
- j) Las demás que le encomiende el Grupo y las que le señalen el presente Reglamento y las Bases de Coordinación.

**Art. 9.- Lineamientos**

- a) Las Partes entregarán a la Coordinación sus comentarios por escrito para integrar los lineamientos que norman la participación del Gobierno de México en las distintas reuniones de la OMI, a más tardar el día en que se efectúe la reunión del Grupo. Las decisiones derivadas de dicha reunión se considerarán como definitivas, a reserva de que se proporcione información complementaria, no menos de cuatro días hábiles previos a la reunión.
- b) De no cumplirse con los términos acordados en el párrafo anterior, la Coordinación elaborará los lineamientos correspondientes con base en los elementos que el Grupo haya proporcionado en sesión.

**Art. 10.- Documentos de trabajo**

**Las Partes que sometan a consideración del Grupo documentos de trabajo para ser presentados a la OMI como notas del Gobierno de México, deberán ser entregadas a la Coordinación de conformidad con las siguientes disposiciones:**

- a) Documentos de siete o más cuartillas, quince semanas antes de la reunión de la OMI;
- b) Documentos de siete cuartillas, diez semanas antes de la reunión de la OMI;
- c) Una vez consultadas las Partes, de no recibir sus comentarios en las dos semanas siguientes, la Coordinación considerará como aprobada la nota correspondiente.

#### **Art. 11 Agendas anotadas**

La Coordinación deberá entregar a las Partes cinco días hábiles previos a la celebración de las reuniones del Grupo, La Agenda Anotada que contiene el resumen de la documentación de trabajo, así como los pronunciamientos del Gobierno de México en los diferentes órganos tanto de la OMI como del Sistema de las Naciones Unidas relativos a los temas a examinar en cada sesión. Dicha entrega sólo podrá ser pospuesta en el caso de que no se haya contado oportunamente con la documentación de trabajo distribuida por la OMI.

#### **TRANSITORIOS**

**Primero.-** Las designaciones a que se refieren los incisos precedentes, deberán ser hechas del conocimiento de la Coordinación, en un plazo que fijará el Pleno, a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

**Segundo.-** El presente Reglamento entrará en vigor a partir de la fecha de su aprobación por el Pleno del Grupo Intersecretarial. México, Distrito Federal, a los .....días del mes de ..... de mil novecientos noventa y dos.

## **ANEXO IV**

## ANEXO IV

### DECLARACION DE RIO SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y EL DESARROLLO

#### La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo,

Habiéndose reunido en Río de Janeiro del 3 al 14 de junio de 1992,

Reafirmando la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, aprobada en Estocolmo el 16 de junio de 1972<sup>a/</sup>, y tratando de basarse en ella,

Con el objetivo de establecer una alianza mundial nueva y equitativa mediante la creación de nuevos niveles de cooperación entre los Estados, los sectores claves de las sociedades y las personas,

Procurando alcanzar acuerdos internacionales en los que se respeten los intereses de todos y se proteja la integridad del sistema ambiental y de desarrollo mundial,

Reconociendo la naturaleza integral e interdependiente de la Tierra, nuestro hogar,

Proclama que:

#### Principio 1

Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. Tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.

#### Principio 2

De conformidad con la carta de las naciones Unidas y los principios del derecho internacional, los Estados tienen el derecho soberano de aprovechar sus propios recursos según sus propias políticas ambientales y de desarrollo, y la responsabilidad de velar porque las actividades realizadas dentro de su jurisdicción o bajo su control no causen daño al medio ambiente de otros Estados o de zonas que estén fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

#### Principio 3

El derecho al desarrollo debe ejercerse en forma tal que responda equitativamente a las necesidades de desarrollo y ambientales de las generaciones presentes y futuras.

---

<sup>a/</sup> Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, Estocolmo, 5 a 6 de junio de 1972 (publicación de las naciones Unidas, número de venta: S.73.II.A.14 y corrección), cap. 1.

#### **Principio 4**

**A fin de alcanzar el desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente deberá constituir parte integrante del proceso de desarrollo y no podrá considerarse en forma aislada.**

#### **Principio 5**

**Todos los Estados y todas las personas deberán cooperar en la tarea esencial de erradicar la pobreza como requisito indispensable del desarrollo sostenible, a fin de reducir las disparidades en los niveles de vida y responder mejor a las necesidades de la mayoría de los pueblos del mundo.**

#### **Principio 6**

**Se deberá dar especial prioridad a la situación y las necesidades especiales de los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados y los más vulnerables desde el punto de vista ambiental. En las medidas internacionales que se adopten con respecto al medio ambiente y al desarrollo también se deberían tener en cuenta los intereses y las necesidades de todos los países.**

#### **Principio 7**

**Los Estados deberán cooperar con espíritu de solidaridad mundial para conservar, proteger y restablecer la salud y la integridad del ecosistema de la Tierra. En vista de que han contribuido en distinta medida a la degradación del medio ambiente mundial, los Estados tienen responsabilidades comunes pero diferenciadas. Los países desarrollados reconocen la responsabilidad que les cabe en la búsqueda internacional del desarrollo sostenible, en vista de las presiones que sus sociedades ejercen en el medio ambiente mundial y de las tecnologías y los recursos financieros de que disponen.**

#### **Principio 8**

**Para alcanzar el desarrollo sostenible y una mejor calidad de vida para todas las personas, los Estados deberían reducir y eliminar las modalidades de producción y consumo insostenibles y fomentar políticas demográficas apropiadas.**

#### **Principio 9**

**Los Estados deberían cooperar en el fortalecimiento de su propia capacidad de lograr el desarrollo sostenible, aumentando el saber científico mediante el intercambio de conocimientos científicos y tecnológicos, e intensificando el desarrollo, la adaptación, la difusión y la transferencia de tecnologías, entre éstas, tecnologías nuevas e innovadoras.**

### Principio 10

El mejor modo de tratar las cuestiones ambientales es con la participación de todos los ciudadanos interesados, en el nivel que corresponda. En el plano nacional, toda persona deberá tener acceso adecuado a la información sobre el medio ambiente de que dispongan las autoridades públicas, incluida la información sobre los materiales y las actividades que encierran peligro en sus comunidades, así como la oportunidad de participar en los procesos de adopción de decisiones. Los Estados deberán facilitar y fomentar la sensibilización y la participación de la población poniendo la información a disposición de todos. Deberá proporcionarse acceso efectivo a los procedimientos judiciales y administrativos, entre éstos el resarcimiento de daños y los recursos pertinentes.

### Principio 11

Los Estados deberán promulgar leyes eficaces sobre el medio ambiente. Las normas, los objetivos de ordenación y las prioridades ambientales deberían reflejar el contexto ambiental y de desarrollo al que se aplican. Las normas aplicadas por algunos países pueden resultar inadecuadas y representar un costo social y económico injustificado para otros países, en particular los países en desarrollo.

### Principio 12

Los Estados deberían cooperar en la promoción de un sistema económico internacional favorable y abierto que llevara al crecimiento económico y el desarrollo sostenible de todos los países, a fin de abordar en mejor forma los problemas de la degradación ambiental. Las medidas de política comercial con fines ambientales no deberían constituir un medio de discriminación arbitraria o evitar tomar medidas unilaterales para solucionar los problemas ambientales que se producen fuera de la jurisdicción del país importador. Las medidas destinadas a tratar los problemas ambientales transfronterizos o mundiales deberían, en la medida de lo posible, basarse en un consenso internacional.

### Principio 13

Los Estados deberán desarrollar la legislación nacional relativa a la responsabilidad y la indemnización respecto de las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales. Los Estados deberán cooperar asimismo de manera expedita y más decidida en la elaboración de nuevas leyes internacionales sobre responsabilidad e indemnización por los efectos adversos de los daños ambientales causados por las actividades realizadas dentro de su jurisdicción, o bajo su control, en zonas situadas fuera de su jurisdicción.

#### Principio 14

Los Estados deberían cooperar efectivamente para desalentar o evitar la reubicación y la transferencia a otros Estados de cualesquiera actividades y sustancias que causen degradación ambiental grave o se consideren nocivas para la salud humana.

#### Principio 15

Con el fin de proteger el medio ambiente, los estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente.

#### Principio 16

Las autoridades nacionales deberían procurar fomentar la internacionalización de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el contaminador debe, en principio, cargar con los costos de la contaminación, teniendo debidamente en cuenta el interés público y sin distorsionar el comercio ni las inversiones internacionales.

#### Principio 17

Deberá emprenderse una evaluación del impacto ambiental, en calidad de instrumento nacional, respecto de cualquier actividad propuesta que probablemente haya de producir un impacto negativo considerable en el medio ambiente y que esté sujeta a la decisión de una autoridad nacional competente.

#### Principio 18

Los Estados deberán notificar inmediatamente a otros Estados de los desastres naturales u otras situaciones de emergencia que puedan producir efectos nocivos súbitos en el medio ambiente de esos Estados. La comunidad internacional deberá hacer todo lo posible por ayudar a los Estados que resulten afectados.

#### Principio 19

Los Estados deberán proporcionar la información pertinente, y notificar previamente y en forma oportuna, a los Estados que posiblemente resulten afectados por actividades que puedan tener considerables efectos ambientales transfronterizos adversos, y deberán celebrar consultas con esos Estados en un fecha temprana y de buena fe.

**Principio 20**

**Las mujeres desempeñan un papel fundamental en la ordenación del medio ambiente y en el desarrollo. Es, por tanto, imprescindible contar con su plena participación para lograr el desarrollo sostenible.**

## **ANEXO V**

ANEXO  
ENMIENDAS AL CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACION  
MARITIMA INTERNACIONAL

PARTE VI

El Consejo

Artículo 16

Sustitúyase el texto del artículo 16 por el siguiente:

"El Consejo estará integrado por cuarenta Miembros elegidos por la Asamblea."

Artículo 17

Sustitúyase el texto del artículo 17 por el siguiente:

"En la elección de Miembros del Consejo, la Asamblea observará los siguientes criterios:

- a) diez serán Estados con los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales;
- b) diez serán otros Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional;
- c) veinte serán Estados no elegidos con arreglo a lo dispuesto en a) y b), que tengan intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación y cuya integración en el Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo."

Artículo 19 b)

Sustitúyase el texto del artículo 19 b) por el siguiente:

"b) veintiséis Miembros del Consejo constituirán quórum."

## **ANEXO VI**

**Anexo V del MARPOL 73/78**  
**Reglas para prevenir la**  
**contaminación por las**  
**basuras de los buques**

## Anexo V del MARPOL 73/78

### Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques

---

#### Regla 1

#### Definiciones

A los efectos del presente anexo:

- 1) Por *basuras* se entiende toda clase de restos de víveres - salvo el pescado fresco y cualesquiera porciones del mismo - así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen echarse continua o periódicamente; este término no incluye las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del presente Convenio.
- 2) *Tierra más próxima*. La expresión de la tierra más próxima significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trata, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, a lo largo de la costa nordeste de Australia, de la tierra más próxima significará, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11° S, longitud 142°08' E, hasta un punto de latitud 10°35' S, longitud 141°55' E; desde allí a un punto de latitud 10°00' S, longitud 142°00' E; y luego sucesivamente a  
latitud 9°10' S, longitud 143°52' E  
latitud 9°00' S, longitud 144°30' E  
latitud 13°00' S, longitud 144°00' E  
latitud 15°00' S, longitud 146°00' E  
latitud 18°00' S, longitud 147°00' E  
latitud 21°00' S, longitud 153°00' E  
y, finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia en latitud 24°42' S, longitud 153°15' E.
- 3) Por *zona especial* se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por las basuras. Son zonas especiales las enumeradas en la regla 5 del presente anexo.

**Regla 2*****Ámbito de aplicación***

Las disposiciones de este anexo se aplicarán a todos los buques.

**Regla 3*****Descarga de basuras fuera de las zonas especiales***

- 1) A reserva de lo dispuesto en las reglas 4, 5 y 6 del presente anexo:
  - a) se prohíbe echar al mar toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la caballería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura;
  - b) las basuras indicadas a continuación se echarán tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, prohibiéndose en todo caso hacerlo si la tierra más próxima se encuentra a menos de:
    - i) 25 millas marinas, cuando se trate de tablas y forros de estiba y materiales de embalaje que puedan flotar;
    - ii) 12 millas marinas, cuando se trate de los restos de comidas y todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica y cualquier otro desecho por el estílo;
  - c) las basuras indicadas en el inciso ii) del apartado b) de la presente regla podrán ser echadas al mar siempre que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador y ello se efectúe tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, prohibiéndose en todo caso hacerlo si la tierra más próxima se encuentra a menos de 3 millas marinas. Dichas basuras estarán lo bastante desmenuzadas o trituradas como para pasar por cribas con mallas no mayores que 25 mm.
- 2) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

**Regla 4*****Prescripciones especiales para la eliminación de basuras***

- 1) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2) de esta regla se prohíbe echar al mar cualesquiera materias reguladas por el presente anexo desde las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos, y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 m de distancia de las mismas.

- 2) Los restos de comida previamente pasados por un desmenuzador o triturador podrán echarse al mar desde tablas, plataformas, fijas o flotantes, cuando estén situadas a más de 12 millas de tierra y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 m de las mismas. Dichos restos de comida estarán lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con mallas no mayores que 25 mm.

**Regla 5*****Eliminación de basuras en las zonas especiales***

- 1) A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son la zona del mar Mediterráneo, la zona del mar Báltico, la zona del mar Negro, la zona del mar Rojo, la zona de los Golfos, la zona del mar del Norte, la zona del Antártico y la región del Gran Caribe, incluidos el golfo de México y el mar Caribe, según se definen a continuación:
  - a) Por zona del mar Mediterráneo se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el mar Negro en el paralelo 41°N y el límite occidental en el meridiano 5°36'W que pasa por el estrecho de Gibraltar.
  - b) Por zona del mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, con los golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57°44'8N.
  - c) Por zona del mar Negro se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo 41°N.
  - d) Por zona del mar Rojo se entiende este mar propiamente dicho, con los golfos de Suez y Aqaba, limitado al Sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12°8'5N, 43°19'6E) y Husn Murad (12°40'4N, 43°30'2E).
  - e) Por zona de los Golfos se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) y Ras al Fateh (25°04'N, 61°25'E).
  - f) Por zona del mar del Norte\* se entiende este mar propiamente dicho y las aguas comprendidas dentro de los límites siguientes:
    - i) el mar del Norte, al sur del paralelo 62°N y al este del meridiano 4°W;
    - ii) el Skagerrak, cuyo límite meridional queda determinado al este de Skagen por el paralelo 57°44,8'; y
    - iii) el canal de la Mancha y sus accesos al este del meridiano 5°W y al norte del paralelo 48°40'N.

\* La regla 5 i) f) fue aprobada por el CPNM en su vigésimo octavo período de sesiones y entró en vigor el 18 de abril de 1991.

- g) Por zona del Antártico\* se entiende la extensión de mar situada al sur de los 60° de latitud sur.
- h) por región del Gran Caribe\*\*, según se define en el párrafo 1 del artículo 2 del Convenio para la protección y mejora del medio marino de la región del Gran Caribe (Cartagena de Indias, 1983), se entiende el golfo de México y el mar Caribe propiamente dichos, con sus bahías y mares interiores y la parte del océano Atlántico limitada por el paralelo 30°N desde la Florida hacia el este hasta el meridiano 77°30'W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 20°N con el meridiano 59°W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 7°20'N con el meridiano 50°W; y de ahí una línea loxodrómica trazada hacia el sudoeste hasta el límite oriental de la Guyana Francesa.
- 2) A reserva de lo dispuesto en la regla 6 del presente anexo:
- a) se prohíbe echar al mar:
    - i) toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura; y . . .
    - ii) todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica, tablas y forros de estiba, y materiales de embalaje;
  - b) A excepción de lo dispuesto en el apartado c) del presente párrafo\*\*\*, la evacuación en el mar de restos de comida se efectuará tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a distancia menor que 12 millas marinas de la tierra más próxima,
  - c) la evacuación en la zona del Gran Caribe de restos de comida que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador se efectuará tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso, a reserva de lo dispuesto en la regla 4, a distancia menor que 3 millas marinas de la tierra más próxima. Dichos restos de comida estarán lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con mallas no mayores que 25 mm\*\*\*.
- 3) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.
- 4) Instalaciones y servicios de recepción en las zonas especiales:
- a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio que sean ribereñas de una zona especial se comprometen a garantizar que en todos los

puertos de la zona especial se establecerán lo antes posible instalaciones y servicios adecuados de recepción, de conformidad con la regla 7 del presente anexo, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los buques que operen en esas zonas.

- b) Los Gobiernos de las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento del apartado a) de esta regla. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de esta regla para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación.
  - c) A partir de esa fecha, todo buque que toque también en puertos de dichas zonas especiales en los cuales no se disponga todavía de las citadas instalaciones cumplirá plenamente con las prescripciones de esta regla.
- 5)\* No obstante lo dispuesto en el párrafo 4) de la presente regla, en la zona del Antártico se aplicarán las siguientes normas:
- a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio cuyos puertos sean utilizados por buques en viajes de ida y vuelta a la zona del Antártico se comprometen a garantizar que, tan pronto como sea factible, se provean instalaciones adecuadas para la recepción de todas las basuras procedentes de todos los buques, sin causar demoras innecesarias, y de acuerdo con las necesidades de los buques que las utilicen.
  - b) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio comprobarán que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, antes de entrar en la zona del Antártico, tienen capacidad suficiente para retener a bordo todas las basuras mientras operen en la zona, y han concertado acuerdos para descargar dichas basuras en una instalación de recepción después de salir de la zona.

## Regla 6

### Excepciones

Las reglas 3, 4 y 5 del presente anexo no se aplicarán:

- a) a la eliminación, echándolas por la borda, de las basuras de un buque cuando ello sea necesario para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar;
- b) al derrame de basuras resultantes de averías sufridas por un buque o por sus equipos siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal derrame;

\* La regla 3 i) g) fue aprobada por el CPMIM en su trigésimo periodo de sesiones y se espera que entre en vigor el 17 de marzo de 1992.

\*\* La regla 3 i) h) fue aprobada por el CPMIM en su trigésimo primer periodo de sesiones y se espera que entre en vigor el 4 de abril de 1993.

\*\*\* Estas enmiendas fueron aprobadas por el CPMIM en su trigésimo primer periodo de sesiones y se espera que entren en vigor el 4 de abril de 1993.

\* Esta enmienda fue aprobada por el CPMIM en su trigésimo periodo de sesiones y se espera que entre en vigor el 17 de marzo de 1992.

- c) a la pérdida accidental de redes de pesca de fibras sintéticas, siempre que se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir tal pérdida.

#### **Regla 7**

##### ***Instalaciones y servicios de recepción***

- 1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones y servicios de recepción de basuras con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.
- 2) Los Gobiernos de las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios establecidos en cumplimiento de esta regla les parezcan inadecuados.