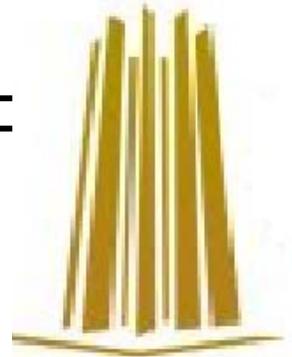


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO



FACULTAD DE ESTUDIOS
SUPERIORES ARAGÓN
(FES ARAGÓN).



LA IMPORTANCIA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI), EN EL SISTEMA MARÍTIMO PORTUARIO DE MÉXICO.

T E S I N A

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES
INTERNACIONALES.

P R E S E N T A :

JORGE ALCÓN GARCÍA.

ASESOR: MAESTRO LUÍS MANUEL LÓPEZ ROJAS.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A mis Padres, por su dedicación, esfuerzo y apoyo que me brindaron en todo momento para lograr mis Estudios y la Conclusión de los mismos a nivel profesionales.

**Miguel Alcón Ruíz
Juana García Cadena.**

A mis hermanos siempre unidos: Que siempre estuvieron en los momentos que necesite de un consejo o de su apoyo.

**Rosa.
Miguel.
Leticia.
Ma. Magdalena.
Ma. Cristina.
Juan Miguel.**

A mi Linda y Querida Esposa e Hijo, a quienes amo y quiero mucho.

**María Maximina Guzmán Guerrero.
Jorge.**

A todos y cada uno de ellos con el cariño y amor que se merecen.

A la Universidad Nacional Autónoma de México por su misión, trascendencia y compromiso en el valor incalculable de la enseñanza por el pueblo de México.

A la Facultad de Estudios Superiores Aragón por su Incondicional, incansable y constante valor de la Sabiduría.

A la Dirección General de Marina Mercante por su apoyo Incondicional en permitirme mostrar una parte de los trabajos que se realiza en la Subdirección de Asuntos Internacionales y en el Departamento de la OMI.

A mi asesor de tesina, a quien respeto y agradezco sus sabios comentarios para el desarrollo de esta Tesina.

Maestro Luís Manuel López Rojas.

A mi jurado integrado por el Mtro. Luís Manuel López Rojas, Mtro. David García Contreras, Metro. Arturo Ponce Urquiza, Mtro. José Arturo Méndez Benítez y Lic. José Vicente Martínez Figueroa, quienes me han ayudado ha que esta tesina este mejor fundamentada y por ende más completa, además me han dado sus mejores consejos que han podido para que este trabajo y mi examen profesional resulten lo mejor posible.

A mis amigos, y compañeros de trabajo que me brindaron su apoyo para lograr este objetivo.

A Dios Nuestro Señor, Gracias por permitirme llegar a este momento tan agradable de mi vida y sobretodo por proporcionarme los apoyos que me puso en este camino en los momentos precisos para no desistir e impulsarme con mayor fuerza para terminar con lo que un día inicie.

Índice.

	Pag.
Introducción	i
Capítulo: I Organización Marítima Internacional (OMI).	
1.1. Breve historia del transporte marítimo mundial.	1
1.2. Antecedentes de la OMI.	2
1.3. Objetivos de la OMI.	3
1.4. Estructura de la OMI.	4
1.5. Los países miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) hasta el año 2000.	6
1.6. Desarrollo de los trabajos de los Comités y Subcomités, de la OMI.	8
1.7. Principales Convenios de la OMI.	9
1.8. Objetivos de los principales Convenios de la OMI.	12
1.8.1 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS74) y su Protocolo de 1978.	12
1.8.2. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL73/78).	12
1.8.3. Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965 (FAL/65).	13
1.8.4. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/66).	14
1.8.5. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (TONNAGE/69).	15
1.8.6. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978/95 (STCW78/95).	15

1.8.7.	Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores de 1972 (CSC/72).	16
1.8.8.	Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento (SAR/79).	17
1.8.9.	Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972 (COLREG/72).	18
1.8.10.	Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en caso de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (INTERVENTION/69).	19
1.8.11.	Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (CLC/1969) y sus Protocolos de 1976 y 1992.	19
1.8.12.	Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 (FUND/71) y sus Protocolos de 1976, 1984 y 1992.	20

Capítulo: II Los Convenios y Protocolos más importantes de la OMI.

2.1.	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, y sus respectivos Protocolos de 1978 y 1988 (SOLAS PROT 74/78/88).	22
2.1.1.	Protocolo de 1978, referente al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS/PROT/1978).	30
2.1.2.	Protocolo de 1988, respecto al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS/PROT/1988).	32
2.1.3.	Enmiendas de 1988 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, sobre las Comunicaciones para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).	32
2.1.4.	Código Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).	35

2.2.	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL73/78).	36
2.3.	Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/66).	39
2.3.1.	Protocolo de 1988, relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/PROT1988).	40
2.4.	Convenio para Facilitar el Trafico Marítimo Internacional de 1965 (FAL/65).	40
2.5.	Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (TONNAGE/69).	42
2.6.	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW/78).	43

Capítulo III El transporte marítimo en México.

3.1.	Breve historia del transporte marítimo en México.	45
3.2.	Litorales, puertos y educación con que cuenta México actualmente.	47
3.3.	Acciones y actividades realizadas por la agregaduría de México ante la Organización Marítima Internacional (OMI).	49
3.4.	Acciones y actividades que realiza la Dirección General de Marina Mercante.	52
	Propuesta para reactivar y dar cumplimiento a los Convenios de la Organización Marítima Internacional en México.	55
	Conclusiones finales.	59
	Bibliografía.	61
	Hemerografía.	62
	Mesografía.	63

Anexos.

ANEXO 1	Organigrama de la Organización de Naciones Unidas.	64
ANEXO 2	Organigrama de la Organización Marítima Internacional.	65
ANEXO 3	Programa de Trabajo correspondientes a los años 2005, 2006 y 2007 de la Organización Marítima Internacional.	66
ANEXO 4	Organigrama de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.	74
ANEXO 5	Organigrama de la Dirección General de Marina Mercante.	75

Introducción.

Se puede iniciar el presente trabajo haciendo una serie de premisas que parecen fáciles de contestar, pero en realidad nos daremos cuenta que no es así, como son ¿Qué es el transporte marítimo, Cómo surge? ¿Quiénes intervienen en este medio de transporte? ¿Cuál es el Organismo Internacional que lo regula y como trabaja? ¿Cómo se legisla en México y que Secretaría de gobierno analiza y atiende todos y cada uno de los temas tanto bilateralmente como multilateralmente y sobre todo porque es tan importante señalarlo y por que nadie ve la trascendencia de dicho transporte.

El presente trabajo salió de la inquietud de dar a conocer los beneficios que el Gobierno de México obtiene de la Organización Marítima Internacional (OMI), de acuerdo con la flota mercante con que se cuenta. Asimismo, se puede señalar que la OMI, parece un mercado de intereses para los países del primer mundo, como se puede apreciar en las negociaciones de los diferentes Subcomités y Comités de dicho organismo, las propuestas son prácticamente la venta de accesorios y equipos para los buques, así como la renovación de embarcaciones para un mejor servicio de los mismos, amparados bajo la política de salvaguardar la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del mar.

Además, esta enfocado para todos los interesados en el transporte marítimo internacional, así como para las próximas generaciones que deseen realizar una investigación o tener un conocimiento más profundo sobre los trabajos que desarrolla el Organismo Internacional OMI.

El presente trabajo tiene la siguiente hipótesis la participación de México en la Organización Marítima Internacional (OMI), no ha sido beneficiosa como uno pudiera creer, toda vez que no somos del primer mundo, para poder tener una flota marítima que influya en las decisiones de esta Organización, y poder cumplir al 100% lo que establecen los convenios internacionales que emanan de la OMI, y que el gobierno mexicano adopta por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante la Dirección General de Marina Mercante.

Por otra parte, cabe señalar que en el presente trabajo se intento hacer un estudio critico en ciertos puntos durante el desarrollo del mismo, dicho trabajo recoge algunos conocimientos empíricos, pero esta fundamentada principalmente en la revisión de documentos emanados del organismo que esta en análisis y que le dan el soporte técnico y jurídico necesario para realizar la investigación correspondiente y hacer posible el multicitado trabajo.

Asimismo, y debido a la importancia que día a día fue adquiriendo el transporte marítimo desde la antigüedad, cuando el hombre intento por primera vez el navegar en las aguas hasta nuestros días, y gracias al impulso proporcionado por el

descubrimiento del motor a vapor y del uso del mineral denominado Hierro en el siglo XIX, época que el transporte es más rápido y seguro, y posteriormente con el accidente del TITANIC en el año de 1912, fue que nació el interés por desarrollar este trabajo titulado “**La Importancia de la Organización Marítima Internacional (OMI), en el Sistema Marítimo Portuario de México**”.

En este trabajo se encontrará, de forma breve la historia del transporte marítimo, su evolución y principalmente en forma específica la creación y los trabajos que realiza el organismo internacional especializado denominado Organización Marítima Internacional (OMI), que es instituido desde el año de 1948, por orden de la Organización de Naciones Unidas (ONU), quedando de la siguiente forma:

En el Primer Capítulo se hablará sobre la **Organización Marítima Internacional**, en forma muy breve cómo surgió y como evolucionó el transporte marítimo a nivel mundial, tomando en consideración la facultad natural del hombre por conocer nuevos horizontes. Asimismo, se indica la Constitución de la OMI; la estructura, así como los objetivos del organismo; los Países Miembros; los Convenios que emanan; los objetivos de los principales Convenios de la OMI y en algunos casos los requisitos que en ellos solicitan para otorgar el certificado correspondiente, y la forma en que la OMI trabaja, considerando la importancia que en ellos impera, para la regulación del transporte marítimo a nivel mundial.

Para el segundo Capítulo nos encontramos con **los Convenios y Protocolos más Importantes de la OMI**; se verá en forma sucinta el contenido de los convenios pilares de la Organización Marítima Internacional, tales como el (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, y sus Respectivos Protocolos de 1978 y 1988. (SOLAS PROT 74/78/88), así como las Enmiendas de 1988 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, sobre las Comunicaciones para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG). En este instrumento internacional se encontrará las medidas necesarias para la expedición de certificados que al mismo le compete; por otra parte, el Código nos indica las normas de seguridad para la transportación de mercancías peligrosas, como el balaje, etiquetado y cuidados que se deben de tener para poder manejar estas sustancias, entre otros.

Asimismo, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL73/78). En este encontraremos el objetivo, las medidas necesarias para la expedición de certificados sobre la materia.

El Convenio Internacional sobre líneas de Carga de 1966 (LL/66), y su Protocolo de 1988, relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/PROT1988). Este convenio establece los lineamientos que todo buque debe de considerar al momento de cargar las mercancías, y el francobordo.

Convenio para Facilitar el Trafico Marítimo Internacional de 1965 (FAL/65). Este convenio establece la documentación que los capitanes de los buques deben de presentar al momento en que lleguen a un puerto o salgan del mismo, esto beneficia para que todos los países unifiquen criterios y no soliciten otra documentación distinta a la establecida a nivel mundial.

Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (TONNAGE/69). En este convenio se establecen las formulas para determinar el arqueo de los buques, así como realizar la expedición de los certificados y realizar las inspecciones correspondientes de conformidad con el convenio que nos ocupa.

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW/78). Así como las Enmiendas de 1995 y el Convenio de Pescadores (es te último el gobierno de México lo tiene en estudio para su ratificación). En este Convenio se establecen las condiciones mínimas de conocimientos que los marineros deben de tener para obtener un Título de Maquinista, Ingeniero Naval, Capitán, etc., para realizar viajes internacionales, así como la expedición de Títulos, y Libreta de Mar.

En el tercer Capítulo nos evocaremos sobre el **transporte marítimo en México**, se hablará y se indicará el avance y la importancia del transporte marítimo en México desde el período prehispánico, los kilómetros de Litoral con que cuenta el territorio Mexicano, el número de puertos así como los principales puertos por tipo y actividad. Asimismo, las escuelas marítima con que cuenta el gobierno Mexicano en materia de la marina mercante y se indican las actividades que se han realizado por conducto de la Agregaduría del Gobierno Mexicano ante la OMI, y las actividades que realiza la Dirección General de Marina Mercante.

Asimismo, se presentarán una serie de recomendaciones, a las que este proyecto de investigación llegó después de analizar la información y de realizar el análisis correspondiente; dicho estudio nos pone en condiciones de proponer una encomienda para mejorar el modo de trabajo o señalar que se puede hacer en el futuro para aprovechar la legislación que emana de la Organización Marítima Internacional y como el gobierno mexicano realiza los trabajos para incorporarlos en nuestra legislación.

Capítulo I Organización Marítima Internacional (OMI).

1.1. Breve historia del transporte marítimo mundial.

Para hablar del transporte marítimo internacional nos podríamos remontar a la época en que el hombre por necesidad tuvo que trasladarse de un lugar a otro más lejos y que no podía hacerlo por tierra, con la finalidad de mercar los productos que se realizaban o se cosechaban usando para trasladarse, las balsas o canoas, cubiertas con pieles o cortezas, y piraguas construidas con troncos, y en otras ocasiones se utilizaban en las guerras para obtener mayor territorio como los Fenicios que en su época construían los buques de guerra más efectivos.

Los buques en la Europa medieval eran en general galeras romanas, pero utilizaban remos mucho más largos y se montaban fuera del casco. A finales de la edad media, el uso de remos para propulsión comenzó a dar paso a la utilización exclusiva de velas, sobre todo en embarcaciones construidas en el norte de Europa para navegar en el océano Atlántico, en el año de 1786; surgió un pequeño barco de vapor, y hasta el año de 1819, se construyó el primer barco de vapor que cruzó el Atlántico fue el buque correo de costa remozado Savannah, que zarpó desde Savannah, Georgia, el 28 de mayo y llegó a Liverpool el 20 de junio de ese año, posteriormente con el desarrollo del motor de combustión interna a finales del siglo XIX, y en particular el desarrollo de los motores diesel, posibilitaron el diseño de plantas generadoras de potencia para buques que son mucho más útiles que las plantas de vapor convencionales.

Como podemos observar el mar ha sido el vínculo más importante para el desarrollo de los pueblos en lo económico, cultural y político, entre otros, además es la vía natural más accesible para las diferentes civilizaciones, asimismo el mar es considerado el puente natural que une a dos o más puntos distantes, une continentes

y que a través de los años ha transportado el progreso a todos los rincones del mundo; asimismo es necesario mostrar una parte histórica importante como fue el hundimiento del TITANIC el 14 de abril del año de 1912, en donde pierden la vida 1,490 personas, en el que se puede observar algunas de las fallas que en esa época existían y ocasionaron dicho hundimiento tales como:

El buque no era indestructible como se creía en esa época, las inspecciones de construcción no eran las adecuadas, la capacidad de botes salvavidas no cubrían el 100% de la capacidad de las personas a bordo, por lo que fue insuficiente, ya que su capacidad de botes salvavidas se estableció de 1,178 personas y a bordo del buque se encontraban 2,196, las señales de radiocomunicaciones no eran compatibles en todos los aparatos receptores, no existía un lenguaje común para transmitir las señales o los mensajes.

Lo anterior, hace que la comunidad marítima internacional se vea obligada a realizar el primer Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar en el año de 1914, pero no dio resultado por el inicio de la Primera Guerra Mundial y fue hasta que la Organización de Naciones Unidas (ONU), y es quien tomó la iniciativa para regular las actividades marítimas, así como las organizaciones que no son parte de esta institución, pero son partícipe de la preocupación de las actividades marítimas.

1.2. Antecedentes de la OMI.

La Organización Marítima Internacional (OMI)¹, se constituyó por medio del Convenio Constitutivo, bajo los auspicios de la Organización de Naciones Unidas (ONU) el 6 de marzo de 1948, en la ciudad de Ginebra, Suiza, con el nombre de Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI). Se reunió por primera vez en enero del año siguiente, y entró en vigor internacionalmente en el mes de enero de 1959;

¹ Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), de 1948. Londres Gran Bretaña. 131 Págs.

posteriormente, hasta el 22 de mayo de 1982, cambió de nombre por el que actualmente se conoce como la OMI. Su sede esta en la ciudad de Londres, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

El Gobierno de México, depositó el instrumento de adhesión el 21 de septiembre de 1954, en la sede de la Organización, según el Decreto de Promulgación Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 8 de agosto de 1970, y entró en vigor tanto Internacionalmente como para el Gobierno de México la fecha antes mencionada.

La OMI es un órgano especializado de la ONU (ver anexo 1), encargado de adoptar medidas técnicas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del medio marino por los buques, asimismo se ocupa de asuntos de carácter jurídico, tales como la responsabilidad civil y la indemnización así como la facilitación del tráfico marítimo internacional.

1.3. Objetivos de la OMI.

La OMI tiene como objetivos principales, la seguridad de la vida humana en el mar; la protección del medio marino por la contaminación de los buques, sus importantes actividades han sido normar los diversos aspectos del transporte por mar, relacionados con la seguridad y eficiencia de la navegación, y la prevención de la contaminación ocasionada por los buques mercantes.

Por otra parte la OMI, ha adoptado 46 instrumentos jurídicos internacionales y una serie de Códigos, Manuales, Resoluciones y decisiones vinculadas con el transporte marítimo hasta el año 2000, con la finalidad de establecer un ámbito internacional equitativo, toda vez que si cada país tuviera su legislación y se aplicara a todas las naves que llegaran a sus puertos seria un laberinto de leyes nacionales ya que no todos los países exigirían los mismos documento ni las mismas seguridades.

1.4. Estructura.

La OMI, está constituida por la Asamblea, el Consejo, 5 Comités y 9 Subcomités, con sus respectivas tareas (anexo 2 organigrama):

La Asamblea se reúne cada dos años con una duración de dos semanas para la aprobación del presupuesto para el próximo bienio, aprobar las resoluciones y recomendaciones de carácter técnico elaboradas por los órganos auxiliares en los dos años anteriores;

El Consejo es el segundo órgano dentro de la OMI, después de la Asamblea General, este ejerce las funciones de órgano rector entre los períodos de sesiones de la Asamblea, revisa los proyectos de los programas de trabajo (ver anexo 3) y de presupuesto preparados por el Secretario General, tomando en consideración las propuestas de los Comités de Seguridad Marítima, de Protección del Medio Marino, Jurídico, de Cooperación Técnica y de Facilitación y otros órganos de la Organización, teniendo estas presente, establece y somete a consideración de la Asamblea el presupuesto y programa de trabajo de este organismo.

El Consejo, entre otras funciones en coordinación con la Asamblea General nombran al Secretario General de la OMI.

El Consejo está Integrado por 32 Estados Miembros elegidos por la Asamblea General, mismos que están distribuidos en tres categorías, mismas que se señalan a continuación:

- a) Ocho serán estados con los mayores intereses en la provisión de los servicios marítimos internacionales:
China, Estados Unidos de América, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Reino Unido y Rusia.

b) Ocho serán otros Estados con los mayores intereses en el comercio internacional:

Alemania, Argentina, Brasil, Canadá, Francia, India, Holanda y Suecia.

c) Dieciséis serán Estados no elegidos a título de los párrafos anteriores a) y 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, y son susceptibles de reelección:

Singapur, República de Corea, Egipto, Panamá, España, México, Australia, Bahamas, Filipinas, Chipre, Indonesia, Sudáfrica, Finlandia, Malta, Turquía y Marruecos.

Por otra parte, es importante señalar las funciones propias de los cinco Comités que conforman el organismo internacional que nos ocupa en este momento.

- Comité de Seguridad Marítima: examina lo relacionado a las ayudas a la navegación, construcción y equipo del buque, dotación desde el 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 cuestión que afecte directamente la seguridad marítima, entre otras.
- Comité de Protección del Medio Marino: revisa lo concerniente a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, principalmente sobre la aprobación y modificación de reglas u otras disposiciones, y estudia las medidas apropiadas para facilitar el cumplimiento obligatorio de los convenios que le competen.

- Comité Jurídico: como su nombre lo dice examina todas las cuestiones de orden jurídico que sean competencia de la organización.
- Comité de Cooperación Técnica: estudia lo concerniente a la ejecución de los proyectos de cooperación técnica con fondos provistos por el programa pertinente de las Naciones Unidas del cual la Organización actúe como organismo ejecutor o cooperador o con fondos fiduciarios proporcionados voluntariamente a la organización.
- Comité de Facilitación: es un órgano subsidiario del Consejo y revisa lo relativo al suministro de la información que un gobierno solicite para la llegada o salida del puerto de algún país parte de esta organización.

Cabe indicar que el trabajo técnico recae principalmente en los nueve Subcomités que son: de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros; Protección contra Incendios; Proyecto y Equipo del Buque; Seguridad de la Navegación; Transporte de Líquidos y Gases a Granel; Implantación por el Estado de Abanderamiento; Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento; Normas de Formación y Guardia, y Transporte de Mercancías Cargas Sólidas y Contenedores.

1.5. Los Países Miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) hasta el año 2000.

Podemos destacar que la importancia de la OMI recaí en el número de sus afiliados, mismos que se mencionan a continuación², así como de los volúmenes de toneladas que manejan en su conjunto y de ahí los logros que tiene este organismo de conformidad con sus convenios, para evitar los accidentes marítimos y la prevención de la vida humana en el mar.

² Información bajada de la Página Web www.imo.org de la OMI, de fecha 5 de marzo de 2007.

Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Angola, Antigua y Barbuda, Argentina, Austria, Azerbaijón, Bahamas, Bahrain Bangla Desh, Barbados, Bélgica, Benin, Bolivia, Bosnia y Herzegovina, Brasil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Camboya, Camerún Canadá, Cabo Verde, Colombia, Congo, Costa Rica, Costa de Marfil, Croacia, Cuba, Chile, China, Chipre, Dinamarca, Djibouti, Dominica, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Estonia, Etiopía, Federación Rusa, Filipinas, Francia, Gabón, Gambia, Georgia, Ghana, Grecia, Granada, Guatemala, Guinea, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Guyana, Haití, Honduras, Hungría, Islandia del Norte, Islas Marshall, Islas Salomón, Islandia, India, Indonesia, Irak, Irlanda, Israel, Italia, Jamahiriya Árabe, Jamaica, Japón, Jordania, Kazajstán, Kenya, Kuwait, Latvia, Líbano, Liberia, Libia, Lituania, Luxemburgo, Madagascar, Malawi, Malasia, Maldivas, Malta, Mauritania, Mauricio, México, Mónaco, Mongolia, Marruecos, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nepal, Nueva Zelanda, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Omán, Pakistán Panamá, Papua Nueva Guinea, Países Bajos, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido de la Gran Bretaña, República Árabe de Siria, República Checa, República Popular Democrática de Corea, República Democrática del Congo, República Dominicana, República de Macedonia (Yugoslavia), República Islámica de Irán, República Unida de Tanzania, Rumania, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Samoa, Santo Tomé y Príncipe, Senegal Seychelles, Surinam, Suecia, Suazilandia, Tailandia, Togo, Tonga, Trinidad y Tobago, Túnez, Turquía, Turkmenistán, Ucrania, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Viet Nam, Yemen y Yugoslavia.

Miembros Asociados.

Hong Kong, China y Macao, China.

1.6. Desarrollo de los trabajos de los Comités y Subcomités de la OMI.

Los comités y los subcomités se reúnen dos veces al año excepto cuando sesiona la Asamblea General, los comités de Seguridad Marítima y el de Protección del Medio Marino se celebra una sola vez, (ver anexo 3).

Los subcomités tienen la tarea de analizar, discutir y elaborar las propuestas para el comité respectivo; en cada uno de los subcomités se desarrollan diferentes temas con la finalidad de que ninguno de los puntos sean duplicados entre sí, y cuando se estudia un tópico que lo tienen que analizar dos subcomités, primero lo analiza en donde recae el mayor peso y hasta que quede concluido lo pasa al siguiente subcomité y al final entre los dos subcomités lo elevan al comité correspondiente.

Cuando los subcomités elevan las propuestas a los comités respectivos, estos tienen la obligación de analizarlos y llevarlos a la decisión por votos ya sea a la (Asamblea o Conferencia Diplomática) mediante Resolución o Circular, de estas formas se encuentran las enmiendas a los diversos convenios códigos entre otros, además cuando las modificaciones no son muy significativas la entrada es en forma tacita “entra en período de seis meses aproximadamente sin la necesidad de que los países miembros tengan que firmarlo en forma de aceptación”.

Por otra parte la OMI, adoptó en el año de 1982 un sistema denominado “ACEPTACIÓN TACITA”; dicha aceptación es incorporada dentro de una técnica para que los Convenios, Protocolos, Códigos o Enmiendas de la organización no tarden mucho tiempo en entrar en vigor, por que en ocasiones entraban mucho tiempo después, es decir que cuando se aplicaban ya eran obsoletas y tenían que modificarlas nuevamente, o en ocasiones no entran en vigor.

Cuando la Asamblea General considera conveniente se realizan las Conferencias Diplomáticas para adoptar los Códigos, Protocolos, Convenios, Anexos o Nuevos

Capítulos que modifiquen cualquier convenio existente; para estos casos es necesario que los países miembros signen, ratifiquen, acepten aprueben y consentimiento, y posteriormente para que se tenga un consenso esto varia dependiendo el convenio, pero por lo general es establecido de un mínimo 25 estados miembros que representen un 50% y hasta 65% de peso del tonelaje bruto mundial combinado, entre estos países.

1.7. Principales Convenios de la OMI.

Los mejores convenios adoptados bajo los auspicios de la OMI, están clasificados en tres grandes categorías: la primera es la correspondiente a la Seguridad Marítima; la segunda es la Prevención de la Contaminación Marítima; y la tercera es sobre la Responsabilidad Civil e Indemnización por Derrames de Hidrocarburos y existen otros convenios complementarios a estos.

El Gobierno de México se ha adherido a 33 Instrumentos Jurídicos de la OMI, los cuales se mencionan a continuación:

- Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional de 1948 (OMI);
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS); Protocolo de 1978, relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/PROT 78); Protocolo de 1988, para el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/PROT 88); Enmiendas de 1988, al Convenio SOLAS de 1974, relativas a las Radiocomunicaciones para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM);
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/66); Protocolo de 1988, relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/PROT 88);

- Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965 (FAL/65);
- Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (TONNAGE/69);
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972 (COLREG/72);
- Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Caso de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (INTERVENTION/69); Protocolo de 1973 relativo a la Intervención en Alta Mar en Caso de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (INTERVENTION/PROT/73);
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, y su Protocolo de 1978 (MARPOL73/78); Proyecto Iniciativa del Gran Caribe sobre los Desechos Generados por los Buques;
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 y su Protocolo de 1995 (STCW78/95);
- Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989 (SALVAGE/89);
- Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores de 1972 (CSC/72).

En cuanto a los de responsabilidad civil nuestro país se ha adherido a los siguientes:

- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debido a la Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (CLC/69); Protocolo de 1976 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debido a la Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (CLC/PROT 76); Protocolo de 1984, que enmiendan al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debido a la Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (CLC/PROT 84); Protocolo de 1992, que enmiendan al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debido a la Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (CLC/PROT 92);

- Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debido a la Contaminación por Hidrocarburos de 1972 (FUND/72); Protocolo de 1976, correspondientes al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debido a la Contaminación por Hidrocarburos de 1972 (FUND/PROT 76); Protocolo de 1984, que enmienda al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debido a la Contaminación por Hidrocarburos de 1972 (FUND/PROT 84); Protocolo de 1992, relativo al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debido a la Contaminación por Hidrocarburos de 1972 (FUND/PROT 92);
- Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972 (LC/72);
- Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 (OPRC/90);
- Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Navegación Marítima de 1988 (SUA/88); Protocolo de 1988 para la Represión de actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (SUA/PROT 88);
- Convenio de Limitaciones de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976 (LLMC/76) y;
- El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979 (SAR/79).

En relación a las comunicaciones marítimas se han suscrito los siguientes:

- Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite de 1976 (INMARSAT);
- Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite de 1976 (INMARSAT).

1.8. Objetivos de los principales Convenios de la OMI.

1.8.1 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS74) y su Protocolo de 1978.

El Gobierno Mexicano, depositó el instrumento de adhesión el 28 de marzo de 1977, en la sede de la OMI, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 9 de mayo de 1977, y entro en vigor tanto internacionalmente como para el Gobierno de México el 25 de mayo de 1980.

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS74) y su Protocolo de 1978³, tienen como objetivo principal el especificar normas mínimas para la construcción, equipo y funcionamiento de los buques, dirigidos a la seguridad marítima, los estados de abanderamiento son responsables de garantizar que los buques que enarboles su pabellón cumplan con las disposiciones del convenio y se expidan los Certificados como prueba de su cumplimiento, asimismo cuenta con doce capítulos.

1.8.2. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL73/78).

El Gobierno de México, depositó el instrumento de adhesión el 23 de abril de 1992, en la sede de la OMI, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 7 y 8 de julio de 1992, y entró en vigor internacionalmente el 2 de octubre de 1983 y para el Gobierno de México el 23 de julio de 1992.

³ Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS 74/78). Convenio Organización Marítima Internacional (OMI), Edición Refundida 1997. Londres Gran Bretaña, 1997. 589 Págs.

El objetivo principal del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL73/78) ⁴, es prevenir la contaminación ocasionada por la operación de los buques, así como la generada por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, aguas sucias de los buques y su basuras, exceptuando el vertimiento, dicho instrumento jurídico esta conformado por el convenio, seis anexos y un protocolo.

1.8.3. Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965 (FAL/65).

El Gobierno Mexicano, depositó el instrumento de adhesión el 31 de mayo de 1983, en la sede de la OMI, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 5 de septiembre de 1983, y entró en vigor internacionalmente el 5 de marzo de 1967 y para el Gobierno de México el 30 de julio de 1983.

El objetivo primordial del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965 (FAL/65) ⁵, es facilitar la entrada, estancia en el puerto y salida de los buques. Las autoridades marítimas adoptaran medidas para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional y así evitar demoras innecesarias a los buques, a las personas y a los bienes que se encuentran a bordo, para tal efecto en el Convenio se establecen 6 formularios modelo, que unifican los criterios de información, tales como:

1. Declaración general.
2. Declaración de carga.
3. Lista de la tripulación
4. Lista de pasajeros.
5. Declaración de provisiones de a bordo.

⁴ Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL73/78) Organización Marítima Internacional (OMI), Edición Refundida 1997. Londres Gran Bretaña, 1997. 449 Págs.

⁵ Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965 (FAL/65). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1998. 159 Págs.

6. Declaración de efectos de la tripulación.

1.8.4. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/66).

El Gobierno de México, depositó el instrumento de adhesión el 25 de marzo de 1970, en la sede de la Organización, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 24 de octubre de 1970, y entró en vigor internacionalmente el 21 de julio de 1968 y para el Gobierno de México el 25 de junio de 1970.

El objetivo del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/66)⁶, es el establecimiento de principios y reglas uniformes sobre los límites autorizados para la inmersión de las embarcaciones que realizan viajes internacionales. Esos límites se implantan en forma de francobordo, estanqueidad a la intemperie e integridad de la estanqueidad. Así mismo la autoridad del puerto está obligada a exigir el debido cumplimiento de las disposiciones contempladas en el convenio y en su anexo, en particular lo siguiente: las visitas, inspecciones y colocaciones de las marcas de los buques en cumplimiento del convenio serán efectuadas por los inspectores adscritos.

Los inspectores tienen la facultad que después de realizar la inspección correspondiente expedirán un Certificado Internacional de Francobordo (1966), a todo buque que efectúe viajes internacionales, exceptuando los buques realicen viajes internacionales entre puertos próximos pertenecientes a dos o más estados.

⁶ Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (LL/66). Organización Marítima Internacional (OMI), 1981. Londres Gran Bretaña, 1981. 93 Págs.

1.8.5. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (TONNAGE/69).

El Gobierno de México, depositó el instrumento de adhesión el 14 de julio de 1972, en la sede de la OMI, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación, del 6 de octubre de 1972, y entró en vigor tanto Internacionalmente como para el Gobierno de México el 18 de julio de 1982.

El objetivo del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (TONNAGE/69)⁷, establecer un sistema unificado para la determinación del arqueo de los buques, simplificar los cálculos para la determinación del arqueo de los buques, disponer de un formato único de certificado de arqueo y verificar criterios para la aceptación del certificado de arqueo. Además los inspectores tienen la facultad de expedir el certificado internacional de arqueo (1969) a todo buque que cuyo arqueo bruto y neto hayan sido determinados conforme a las disposiciones del convenio.

1.8.6. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978/95 (STCW78/95).

El Gobierno de México, depositó el instrumento de adhesión el 2 de febrero de 1982, en la sede de la OMI, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación, del 13 de abril de 1982, y entró en vigor tanto internacionalmente como para el Gobierno Mexicano el 28 de abril de 1984.

El objetivo primordial, del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978/95 (STCW78/95)⁸, es el establecimiento de los requisitos mínimos aplicables a la titulación de capitanes y

⁷ Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (TONNAGE/69). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1988. 55 Págs.

⁸ Convenio internacional sobre Normas de Formación Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW78/95). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1996. 274 Págs.

oficiales que presten sus servicios a bordo de los buques, así como los conocimientos básicos que deban de exigir para tal obtención. Por otra parte señala los procedimientos que deben ser observados en la realización de las guardias durante la navegación o las operaciones en los puertos y prescribe los principios sobre la capacitación de la tripulación que tenga bajo su competencia estas funciones.

Asimismo, los inspectores del puerto están encargados de que cuando llegue un buque realicen la inspección de documentos a todos los hombres de mar que presten servicios a bordo, para lo cual el convenio prescribe un título por persona, cuando el inspector no está seguro que el título sea legal o que el individuo que lo porta no es la persona a la que se le expidió el título será detenido para su investigación.

Los países que son parte de este convenio expedirán los títulos de capitán, oficial o marinero de conformidad con lo establecido en el convenio y serán refrendados por la misma autoridad que lo haya proporcionado.

1.8.7. Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores de 1972 (CSC/72).

El Gobierno de México, depositó el instrumento de adhesión el 4 de abril de 1989, en la sede de la OMI, según el Decreto de Promulgación Publicado en el Diario Oficial de la Federación, del 20 de agosto de 1989, y entró en vigor internacionalmente el 6 de septiembre de 1977 y para el Gobierno de México el 4 de abril de 1990.

Los objetivos del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores de 1972 (CSC/72)⁹, son: el mantener un alto nivel de seguridad de la vida en el transporte y manipulación de contenedores estableciendo procedimientos de prueba generalmente aceptables y prescripciones conexas de resistencias que han resultado

⁹ Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores, 1972 (CSC/72). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1997. 49 Págs.

adecuadas a lo largo de los años; facilitar el transporte internacional de contenedores propiciando reglas de seguridad internacionales uniformes, aplicables a todos los modos de transporte de superficie. De esta forma se evita la proliferación de reglas de seguridad nacionales divergentes.

1.8.8. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento (SAR/79).

El Gobierno de México, depositó el instrumento de adhesión el 26 de marzo de 1986, en la sede de la Organización, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación, del 20 de junio de 1986, y entró en vigor internacionalmente el 22 de junio de 1985 y para el Gobierno de México el 25 de abril de 1986.

El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento (SAR/79)¹⁰. tiene como objetivo facilitar la cooperación entre gobiernos y entre las personas que participen en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar, mediante el establecimiento de un plan de búsqueda y salvamento internacional. Además las partes del convenio están obligadas a garantizar que se tomen las medidas necesarias para la creación de servicios de búsqueda y salvamento en aguas costeras y se alienta a que establezcan con estados vecinos acuerdos de este tipo.

Asimismo el convenio establece las medidas preparatorias que deben adoptarse para el establecimiento de centros y subcentros de coordinación, y los procedimientos operacionales que han de seguir en caso de emergencias y alertar durante operaciones de búsqueda y salvamento.

Por otra parte, las partes establecerán un sistema de notificación de la situación de los buques aplicables a cualquier región de búsqueda y salvamento de la que sea

¹⁰ Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979 (SAR/79). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1976. 16 Págs.

responsable, en los casos en que se estime que es necesario para facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento.

1.8.9. Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972 (COLREG/72).

El Gobierno de México, depositó el instrumento de adhesión el 8 de abril de 1976, en la sede de la Organización, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación, del 26 de mayo de 1976, y entró en vigor tanto internacionalmente como para el Gobierno de México el 15 de julio de 1977.

El objetivo del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972 (COLREG/72)¹¹, es la estipulación de reglas fundamentales que dictan el comportamiento de los buques en relación con otras naves en el mar y regula otros aspectos como; luces y marcas, señales luminosas y conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida, reglas de rumbo y gobierno y señales de acústicas para buques a la vista de uno del otro. Prescribe en forma global los procedimientos de maniobras y las medidas que han de tomar los buques para evitar abordajes, teniendo en cuenta la necesidad de evitar el entorpecimiento de la navegación de los buques cuya capacidad de maniobrabilidad este restringida por razones de su calado.

¹¹ Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972 (COLREG/72). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1988. 55 Págs.

1.8.10. Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en caso de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (INTERVENTION/69).

El Gobierno de México, depositó el instrumento de adhesión el 8 de abril de 1976, en la sede de la OMI, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación, del 25 de mayo de 1976, y entró en vigor internacionalmente el 6 de mayo de 1975, y para el Gobierno de México el 7 de julio de 1976.

El principal objetivo del Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en caso de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (INTERVENTION/69)¹², es confirmar el derecho del estado ribereño a tomar en alta mar, las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro contra su litoral o intereses conexos debido a la contaminación o amenaza de contaminación resultantes de un accidente marítimo. No obstante, el estado ribereño solo puede ejercer ese derecho si ello es necesario y las medidas que tome guardan proporción con la contaminación o riesgo que se produzca.

1.8.11. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (CLC/1969) y sus Protocolos de 1976 y 1992.

El Gobierno de México, depositó el instrumento de adhesión el 13 de mayo de 1994, en la sede de la OMI, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 9 de agosto de 1994, y entraron en vigor internacionalmente el 19 de junio de 1975, 8 de abril de 1981, y el último no ha entrado internacionalmente

¹² Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en caso de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (INTERVENTION/69). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1969. 17 Págs.

respectivamente, y para el Gobierno de México los tres instrumentos jurídicos el 11 de agosto de 1994.

El objetivo principal del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (CLC/1969) y sus Protocolos de 1976 y 1992¹³, es que sienta las bases para determinar la responsabilidad de los propietarios en la contaminación causada por derrames de hidrocarburos de los buques, asimismo exige que los buques mantengan un seguro u otra garantía financiera por sumas equivalentes a la responsabilidad total del propietario de un suceso, y el dueño del barco es el responsable de todos los daños ocasionados por contaminación causada por hidrocarburos.

1.8.12. Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 (FUND/71) y sus Protocolos de 1976, 1984 y 1992.

El Gobierno de México, depositó el instrumento de adhesión el 13 de mayo de 1994, en la sede de la OMI, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1994, y entraron en vigor Internacionalmente el 16 de octubre de 1978, 22 de noviembre de 1994, el tercero no a entrado en vigor internacionalmente y el 30 de mayo de 1996 respectivamente, y para México los dos primeros instrumentos jurídicos el 22 de noviembre de 1994 y el tercero no entró en vigor para México y fue sustituido por el de 92, el cual entró en vigor el 30 de mayo de 1996.

Este Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971

¹³ Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (CLC/69). Organización Marítima Internacional (OMI), Edición refundida 1977. Londres Gran Bretaña, 1969. 35 Págs.

(FUND/71) y sus Protocolos de 1976, 1984 y 1992¹⁴, proporciona las bases para la indemnización por daños por contaminación en la medida en que sea inadecuada la protección que dispone el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, y el fondo está obligado a pagar indemnizaciones a los estados y personas que sufran daños debidos a la contaminación.

¹⁴ Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 (FUN/71). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1977. 31 Págs.; Protocolo de 1976 que enmienda al Convenio FUN/71, Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1976. 7 Págs.; Protocolo de 1984 que enmienda al Convenio FUN/71, Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1985. 88 Págs.; Protocolo de 1992 que enmienda al Convenio FUN/71, Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1992. 19 Págs.

Capítulo II

Los Convenios y Protocolos más importantes de la OMI.

2.1.- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, y sus respectivos Protocolos de 1978 y 1988. (SOLAS PROT 74/78/88).

Como se vio en el capítulo anterior el Convenio SOLAS es uno de los más importantes de la OMI, se podría decir que es el pilar para la Organización que nos ocupa, es por eso que se le dedica parte de un capítulo como a continuación se describe:

El Convenio SOLAS fue adoptado el 1° de noviembre de 1974 y entró en vigor internacionalmente el 25 de mayo de 1980, el Gobierno de México depositó el instrumento de adhesión ante el Secretario General de la OMI el 28 de marzo de 1977 y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de mayo de ese mismo año y entró en vigor para México la misma fecha que a nivel internacional.

Este Convenio determina las condiciones que deben cumplir los buques respecto a todos los aspectos concernientes a la preservación de la vida humana en el mar como es; la construcción, compartimentado y estabilidad, instalaciones de maquinas e instalaciones eléctricas, prevención, detección y extinción de incendios, dispositivos de salvamento, radiocomunicaciones, seguridad de la navegación, transporte de granos, transporte de mercancías peligrosas, y reglas para buques nucleares, entre otros.

El Convenio SOLAS consta de doce capítulos mismos que a continuación se detallan:

Capítulo I “Disposiciones Generales”, este capítulo esta dedicado al ámbito de aplicación; definición; excepciones; exenciones; equivalencias; inspección;

reconocimiento de los dispositivos de salvamento y otros equipos de los buques; reconocimiento de las instalaciones radioeléctricas, del casco, las maquinas y los equipos de los buques de carga; expedición de certificados por los Gobiernos Parte y por otros Gobiernos, duración y valides, entre otros.

Capítulo II-1 “Construcción-Compartimentado y Estabilidad, Instalaciones de Maquinas e Instalaciones Eléctricas”, el capítulo que nos ocupa atiende lo relacionado con las generalidades; compartimentado y estabilidad con avería de los buques de carga; instalaciones de máquinas, eléctricas; descripciones complementarias relativas a espacios de maquinas sin dotación permanente.

Capítulo II-2 “Construcción-Prevención, Detección y Extinción de Incendios”, en este capítulo se señala las medidas de seguridad contra incendios en buques de pasaje, de carga y en buques tanque.

Capítulo III “Dispositivos y Medios de Salvamento”, este capítulo está destinado a las prescripciones relativas al buque de pasajeros y carga; prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento, individuales, señales ópticas, embarcaciones de supervivencia, botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y de embarco, otros dispositivos de salvamento y actos diversos.

Capítulo IV “Radiocomunicaciones”, el capítulo está dedicado a todo tipo de radiocomunicaciones como se describe a continuación: compromisos contraídos por los gobiernos contratantes; equipo prescrito por los buques, dependiendo el tipo de embarcación y características de las instalaciones radioeléctricas dependiendo en que zona marítima realice su viaje (A1, A2, A3 ó A4).

Capítulo V “Seguridad a la Navegación”, en este capítulo se expresa todo lo relacionado con los mensajes de peligro, servicios meteorológico, de vigilancia de hielo, así como velocidad en las aproximaciones de hielo; organización del tráfico marítimo; mensaje de socorro; atribuciones del capitán en lo que respecta a la

seguridad de la navegación; dotación ayuda a la navegación; búsqueda y salvamento; señales de salvamento; código internacional de señales y limitaciones operacionales, entre otros.

Capítulo VI “Transporte de Carga”, este capítulo esta destinado a normar la participación del transporte de carga; disposiciones generales, especiales aplicables a la carga a granel que no sean granos y transporte de granos.

Capítulo VII “Transporte de Mercancías Peligrosas”, el capítulo como su nombre lo señala se dedica a la normatividad que se aplica al transporte de mercancías peligrosas en bultos o en forma sólida a granel; construcción y equipo de buque que transporten productos químicos líquidos peligrosos a granel y construcción y equipo de buques que transporten gases licuados a granel.

Capítulo VIII “Buques Nucleares”, este capítulo solo norma a los buques nucleares en los siguientes términos: aprobación de las instalaciones del reactor; idoneidad de las instalaciones del reactor para las condiciones de servicio a bordo; protección contra las radiaciones; expediente de seguridad; manual de instrucciones; reconocimiento; certificados; control especial y siniestros, entre otros.

Capítulo IX “Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques”, este capítulo se caracteriza por las prescripciones relativas a la gestión de la seguridad; certificación; mantenimiento de las condiciones, verificación y supervisión.

Capítulo X “Medidas de Seguridad Aplicables a las Naves de Gran Velocidad”, el capítulo esta destinado a las prescripciones aplicables a las naves de gran velocidad y al ámbito de su aplicación.

Capítulo XI “Medidas Especiales para Incrementar la Seguridad Marítima”, en este capítulo se establece el reconocimiento mejorado; armonización de las

organizaciones reconocidas; número de identificación del buque; supervisión de las prescripciones operacionales por el estado rector del puerto.

Capítulo XII Medidas de Seguridad Adicionales, aplicables a los Graneleros.

Todas las Autoridades Portuarias que son parte de este convenio, están obligadas a hacer efectivas las disposiciones del convenio y sus anexos, en particular las siguientes:

Revisión de Certificados, la Inspección y el reconocimiento de buque, en cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en las reglas, serán efectuadas por los inspectores adscritos. Durante el período de validez del certificado, se realizarán las inspecciones fuera del programa las cuales garantizarán que el buque y su equipo continúan siendo satisfactorios para el servicio a que este destinado.

Los inspectores están facultados para exigir la realización de las reparaciones que el buque necesite y cuando dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponde a los pormenores del certificado harán que inmediatamente se tomen las medidas correctivas, en caso que no se tomen estas medidas, se les retirará el certificado correspondiente.

Los certificados que se expiden de este convenio son los siguientes:

- Certificado de seguridad de construcción para buques de carga, se expide a los buques de arqueo de registro bruto igual o mayores de 500 toneladas.
- Documento adjunto al certificado de seguridad de construcción para buques de carga.
- Suplemento del certificado de seguridad de construcción para buques de carga.
- Certificado de seguridad del equipo para buques de carga.

- Documento adjunto al certificado de seguridad del equipo para buques de carga.
- Suplemento del certificado de seguridad del equipo para buques de carga.
- Certificado de seguridad radiotelegráfica para buques de carga, se expide a todos los buques de arqueo bruto igual o mayor a 1600 toneladas.
- Certificado de seguridad radiotelefónico para buque de carga, se expide a buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas pero menor de 1600.
- Certificado de exención, se expide a buque cuando le sea considerada una exención acorde con lo dispuesto en las reglas del capítulo I de este convenio.
- Certificado internacional de aptitudes para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, expedido en virtud de lo dispuesto en el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que transporten Productos Químicos.
- Certificado internacional de aptitudes para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, expedido en lo dispuesto en el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel.
- Certificado de seguridad para buques de propósitos especiales, expedidos de acuerdo con las disposiciones del Código de Seguridad para Buques de Propósito Especial.

En lo que respecta al Capítulo IX se adoptó un Código denominado “Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS)”, aprobada mediante Resolución de la Asamblea A.741(18) el 4 de noviembre de 1993, entrando en vigor internacionalmente y para el Gobierno de México el 1° de enero de 1996, asimismo se acordó que se regularía la entrada en los términos siguientes:

- ◆ Buques de pasajes, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, el primero de julio de 1998.
- ◆ Buques petroleros, químiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad igual o superior a 500 toneladas de arqueo bruto, el primero de julio de 1998, y
- ◆ Otros buques de carga y las unidades móviles de perforación mar adentro de igual o superior de 500 toneladas de arqueo bruto, a más tardar el primero de julio de 2002.

Con este Código se garantiza la seguridad marítima, evitando las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas, así como los daños al medio ambiente marino y a los bienes.

Los objetivos de la gestión de la seguridad de la compañía abarca, entre otras cosas:

- Establece prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo;
- Toma prevenciones contra todos los riesgos señalados, y
- Mejora continua de los conocimientos prácticos del personal de tierra y de abordaje sobre gestión de la seguridad, así como el grado de preservación para ser frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.

Que es lo que garantiza el sistema de gestión:

- ❖ Garantiza el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias;
- ❖ Que se tengan presente los códigos aplicables, junto con las directrices y normas recomendadas por la OMI, las administraciones, las sociedades de clasificación y todas las organizaciones involucradas en el sector marítimo.

Las prescripciones siguientes, serán tomadas en consideración por todas las empresas navieras para aplicar y mantener un sistema de gestión de seguridad:

- Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente;
- Instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad operacional del buque y la protección del medio ambiente con arreglo a la seguridad internacional y del estado de abanderamiento;
- Niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y a bordo;
- Procedimientos para notificar los accidentes y los casos de incumplimiento de las disposiciones del código;
- Procedimiento de preparación para ser frente a situaciones de emergencia; y
- Procedimiento para efectuar auditorias internas y evaluaciones de la gestión.

Todas las autoridades marítimas expedirán los respectivos documentos de cumplimiento (DC) a las empresas navieras y los certificados de gestión de la seguridad (CGS) a los buques.

Respecto al capítulo X Medidas de Seguridad Aplicables a las Naves de Gran Velocidad, se realizaron unas enmiendas, haciendo obligatorio el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, aprobadas en el año de 1994, y entrando en vigor internacionalmente y para México el primero de enero de 1996. Dicho código está basado en el Código de Seguridad para Naves de Sustentación Dinámica (Código NSD), aprobada por la OMI en 1977, en el cual se reconocía que la seguridad podría mejorarse considerablemente, mediante una asociación sobre el servicio regular de una ruta determinada y los principios de seguridad aplicables a los buques tradicionales, pretendiendo que los buques sean autosuficientes y llevando a bordo todo el equipo de emergencia necesario.

Dado a lo anterior, y por el desarrollo de naves de gran velocidad de nuevos tipos y tamaños, en el 2000 se hace necesario aprobar un nuevo Código, el cual tiene como objetivo esencial establecer los niveles de seguridad que sean equivalentes a los prescritos para los buques tradicionales del convenio SOLAS74, y el Convenio de líneas de carga de 1966, mediante la aplicación de normas de construcción y equipo, así como de estricto control de operaciones.

En el capítulo XI Medidas Específicas para Incrementar la Seguridad Marítima, se formularon unas enmiendas que instituyen que las organizaciones a las que las autoridades marítimas hayan depositado las inspecciones y los reconocimientos deben cumplir con lo establecido en las directrices que aprobó la Organización Marítima Internacional a través de la Resolución A. 739 (18) en el año de 1993, relativas a la autorización de las organizaciones que realicen en nombre de la Administración.

Los buques graneleros y petroleros son objeto de otro tipo de inspección de conformidad con las directrices aprobadas por la Asamblea de la OMI, mediante Resolución No. A. 744 (18) del año 1993.

La regla No. 3 de este capítulo sobre el suministro a cada buque un número de identificación que se ajuste al sistema asignación de un número de la OMI, a todo buque para su identificación, esta regla es aplicable a todos los buques de pasaje superior a 100 toneladas de arqueo bruto y a todos los buques de carga de igual o superior de 300 toneladas de arqueo bruto.

Por otra parte, permite a los funcionarios del Estado Rector del Puerto realizar las inspecciones a los buques extranjeros, con el objeto de comprobar el cumplimiento de las prescripciones operacionales, cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales a bordo relativos a la seguridad de los buques.

Para el Capítulo XII Medidas de Seguridad Adicionales, aplicables a los graneleros, se dio en forma de enmiendas y entró en vigor tanto para México como a nivel internacional, el primero de enero de 1999, las cuales tienen como objetivo fundamental extender la seguridad de los graneleros.

En la regla No. 3 denominada Plan de Implantación señala lo siguiente:

- Los graneleros de edad igual o superiores de 20 años; el primero de julio de 1999, en la fecha del primer reconocimiento intermedio o el primer reconocimiento periódico posterior al primero de julio de 1999, y si esta fecha es anterior;
- Los graneleros de edad igual o superiores de 15 años, pero inferior a 20 años, el primero de julio de 1999, en la fecha del primer reconocimiento periódico posterior al primero de julio de 1999, o en la fecha en la que el buque tenga 15 años, si esta fecha es posterior, y a más tardar el primero de julio de 2002; y
- Los graneleros de edad igual o superiores de 15 años; el primero de julio de 1999, en la fecha del primer reconocimiento periódico, posterior a la fecha en la que el buque alcance los 15 años y a más tardar en la fecha en la que el buque alcance 17 años.

2.1.1. Protocolo de 1978, referente al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS/PROT/1978).

Este Protocolo fue adoptado el 17 de febrero de 1978, y entró en vigor internacionalmente el 1° de mayo de 1981. México depositó el instrumento jurídico de adhesión ante la secretaría de la Organización Marítima Internacional, el 30 de junio de 1983, y entró en vigor para México el 30 de septiembre de ese mismo año.

Este Protocolo es una complementación de las disposiciones del Convenio SOLAS, en donde se destaca una serie de cambios importantes al capítulo I, y en particular las inspecciones fuera del programa y los reconocimientos anuales obligatorios, así como el fortalecimiento de las prescripciones referentes a la supervisión por el estado rector del puerto. Además se mejoró el Capítulo II-1, el Capítulo II-2 y el Capítulo V.

Los puntos significativos del protocolo son los que a continuación se presentan:

Se exige que los petroleros nuevos para el transporte de crudo y para el transporte de productos petroleros de igual o superior a 20,000 toneladas de peso muerto, vayan dotados de un sistema de gas inerte. Para los buques existentes para el transporte de crudo de peso muerto igual o superior a 70,000 toneladas y en buques de 20,000 a 70,000 toneladas de peso muerto a partir del primero de mayo de 1985, tendrán que llevar dicho sistema de gas inerte.

Para el caso de los petroleros para crudos de 20,000 a 40,000 toneladas de peso muerto existe de una disposición en virtud de la cual los estados de abanderamiento pueden conceder una extensión cuando se estime que no es razonable ni posible instalar un sistema de gas inerte y no se utilicen maquinas de lavado fijos de gran capacidad. No obstante, se exige que siempre haya sistemas de gas inerte cuando se utilice un procedimiento de lavado de crudo.

Desde el primero de mayo de 1983, se exige la instalación de un sistema de gas inerte en los petroleros existentes para productos petrolíferos y a partir del primero de mayo de 1985, en los buques de 40,000 a 70,000 toneladas de peso muerto, así como para los buques de 20,000 toneladas de peso muerto, cuando vayan dotados de maquinas de lavado de gran capacidad.

Además, de prescribir que todos los buques de un arqueo igual o superior a 1,600 toneladas de arqueo bruto vayan dotados de radar, el protocolo exige que todos los

buques de 10,000 o más toneladas de arqueo bruto lleven dos radares, cada uno de ellos capaz de funcionar independientemente.

Todos los buques tanque de arqueo igual o superior a 10,000 toneladas deben ir provistos de sistemas de telemando del aparato de gobierno, cada uno de ellos accionará separadamente desde el punto de navegación.

El aparato de gobierno principal de los buques tanques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 10,000 toneladas debe de estar provisto de dos o más servomotores idénticos y poder accionar el timón con uno o más servomotores.

2.1.2. Protocolo de 1988, respecto al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS/PROT/1988).

Este protocolo fue adoptado el 11 de noviembre de 1988 y México depositó el instrumento jurídico de adhesión el 13 de mayo de 1994, ante el secretario de la OMI, el objetivo principal del protocolo es introducir un nuevo sistema de reconocimiento y certificación que se armonizará con el Convenio de Líneas de Carga de 1966 (LL/66). Cabe mencionar que no está en vigor internacionalmente.

2.1.3. Enmiendas de 1988 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, sobre las Comunicaciones para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).

La Organización Marítima Internacional (OMI), convocó a una Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, cuyo objetivo consistió en examinar y aprobar enmiendas a este convenio, destinadas a introducir el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM). Esta Conferencia se llevó a cabo en la sede de la Organización

en Londres, Gran Bretaña, del 31 de octubre al 11 de noviembre de 1988, dando como resultado la aprobación de las enmiendas al Convenio antes mencionado, dichas enmiendas entraron en vigor internacionalmente y para México el primero de febrero de 1992.

El punto principal de estas enmiendas es alertar rápidamente a las autoridades de búsqueda y salvamento en tierra, así como a los buques que naveguen en la cercanía inmediata del buque siniestrado, acerca de la situación de peligro, a fin de que pueda ayudar en la operación coordinada de búsqueda y salvamento de manera inmediata. Además permite mantener comunicaciones de urgencias y seguridad y difundir información relativa a la seguridad marítima incluyendo radioavisos náuticos y meteorológico.

A partir del primero de agosto de 1993, todos los buques deben llevar el receptor NAVTEX “sistema telegráfico de impresión directa de banda estrecha para la transmisión de radioavisos náuticos meteorológicos e información urgente para los buques” y RLS satelizaría (radiobaliza de localización de siniestros) estación del servicio móvil cuyas emisiones están destinadas a facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento.

Las autoridades marítimas se aseguraron de que todo buque construido antes del primero de febrero de 1995, cumpla con los siguientes acuerdos:

- ❖ Todas las normas establecidas a través de las enmiendas de 1988 al Convenio SOLAS/74 relativas a introducir el SMSSM y con el Capítulo IV del SOLAS/74 vigente antes del primero de febrero de 1992;
- ❖ Todo buque construido el primero de febrero de 1995, o posteriores deberá cumplir con todas las normas establecidas mediante las enmiendas de 1988 al Convenio SOLAS/74;
- ❖ Se aplica a todos los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas y que efectúen viajes internacionales;

- ❖ Se aplica a buques de pasaje que transporten más de 12 pasajeros y que realicen viajes internacionales.

Asimismo, cada gobierno parte está obligado a proporcionar los servicios de comunicaciones, de conformidad con las zonas marítimas que designe:

- Zona Marítima A1: Zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de como mínimo una estación costera de ondas métricas en la que se dispondrá continuamente de la alerta de llamada selectiva digital (LSD) (aproximadamente entre 20 y 30 millas);
- Zona Marítima A2: Zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo una estación costera de ondas hectométricas, en la que se dispondrá continuamente de LSD (aproximadamente entre 100 y 150 millas)
- Zona Marítima A3: Zona de la que se excluyen las zonas marítimas A1, A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de INMARSAT, en la que se dispondrá continuamente de alerta (aproximadamente entre 70° N y 70° S);
- Zona Marítima A4: Cualquiera de las demás zonas quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2, A3 (situadas más allá de los 70° N y 70° S).

Los gobiernos parte se comprometen a proporcionar, según estime práctico y necesario, ya sea a nivel individual o en cooperación con otros gobiernos partes instalaciones en tierra apropiadas para los servicios radioeléctricos especiales y terrenales, para dar los servicios que a continuación se mencionan:

- Un servicio de radiocomunicaciones que utilice satélites geoestacionarios integrado en el servicio móvil marítimo por satélite;
- Un servicio de radiocomunicaciones que utilice satélites de órbita polar integrado en el servicio móvil por satélite;

- El servicio móvil marítimo en las bandas comprendidas entre 156 MHz y 174 MHz.
- El servicio móvil marítimo en las bandas comprendidas entre 4,000 kHz y 27,500kHz.
- El servicio móvil marítimo en las bandas comprendidas entre 415 kHz y 535 kHz y entre 1,605 kHz y 4,000 kHz.

Por otra parte, se señala que el Protocolo de Torremolinos de 1993, relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros de 1977, en su capítulo IX titulado “Radiocomunicaciones” Regla 1 establece que el capítulo es aplicable a los buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 45 metros.

Cabe señalar que México no se ha adherido a este protocolo y no está en vigor internacionalmente; sin embargo la resolución 8 adoptada en 1993, invita a los gobiernos a que apliquen estas obligaciones a más tardar el primero de febrero de 1999.

2.1.4. Código Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).

Este Código proporciona orientación a las Administraciones, a los propietarios de los buques, los expedidores y los capitanes de buques, acerca de las normas que han de aplicarse en la estiba y en el envío sin riesgo de cargas sólidas a granel con exclusión del grano, que esta sujeto a reglas distintas. Figuran en el Código asesoramiento general sobre los procedimientos, que deben seguir cuando se proyecte enviar cargas a granel, una descripción de los riesgos relacionados con ciertas materias, lista de las materias típicas que actualmente se transportan a granel y pormenores de los procedimientos de prueba, recomendados para determinas diversas características de las materias sólidas transportadas a granel.

Asimismo esta dividido en nueve clases, tales como:

- 1.- Explosivos.
- 2.- Gases.
- 3.- Líquidos flamables.
- 4.- Sólidos inflamables.
- 5.- Sustancias comburentes.
- 6.- Sustancias toxicas.
- 7.- Material radioactivo.
- 8.- Sustancias corrosivas.
- 9.- Sustancias y artículos peligrosos varios.

2.2. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL73/78).

Este Convenio también es considerado pilar de la OMI, el cual fue adoptado el 2 de noviembre de 1973, y su Protocolo el 17 de febrero de 1978, y entraron en vigor internacionalmente el 2 de octubre de 1983, el Gobierno de México depositó su instrumento jurídico de adhesión el 23 de abril de 1992, ante la Secretaría General de la OMI y entró en vigor para México el 23 de julio de ese mismo año.

Este convenio consta de seis anexos y el objetivo principal es prevenir la contaminación ocasionada por la operación de los buques, así como la generada por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, aguas sucias de los buques y sus basuras, exceptuando el vertimiento.

Cabe mencionar que este convenio es diferente a los demás, por el hecho que solo está comprometiendo a cumplir con los anexos que el gobierno depositario haga mención, es decir que por cada anexo se debe de hacer del conocimiento por escrito

a la Secretaría General de la OMI. Es por ello que cada anexo tiene una fecha diferente de entrada en vigor, como a continuación se describe:

- Anexo I Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos;
Dos de octubre de 1983.
- Anexo II Reglas para prevenir la contaminación ocasionada por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel;
Seis de abril de 1987.
- Anexo III Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por vía marítima en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna o vagones tanque;
Primero de julio de 1992.
- Anexo IV Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques;
No está en vigor.
- Anexo V Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques;
Treinta y uno de diciembre de 1988.
- Anexo VI Reglas para prevenir la contaminación atmosférica por los buques.
No está en vigor.

En cuanto al anexo V se aplica a todos los buques; y se prohíbe tirar al mar toda materia plástica, incluida la cabuyería, redes de pescar de fibra sintética y las bolsas de plástico para la basura, materiales flotantes de estiba, revestimientos y embalajes, papeles, trapos, vidrios, metales, botellas, lozas, y desperdicios análogos; así como todos los otros tipos de basura incluidos papel, trapos, vidrios, etc., desmenuzada o triturada y cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para lo que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplican las normas más rigurosas.

Además, se prohíbe tirar al mar los desechos de alimentos no desmenuzados ni triturados a más de doce millas marinas, reguladas por este anexo desde las

plataformas fijas o flotantes, dedicadas exploración, explotación, 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 metros de distancia de las mismas.

Por otra parte, de conformidad con la Resolución MEPC. 48/31 del cuatro de julio de 1991, se designó el Gran Caribe como zona especial, en donde se incluyó el Golfo de México, asimismo la regla 8 contiene disposiciones relativas a la supervisión de las prescripciones operacionales por el estado rector del puerto.

Con las enmiendas de 1995, se destaca que todo buque de eslora igual o superior a 12 metros, se colocarán rótulos en los que se notifique a la tripulación y a los pasajeros las prescripciones sobre la eliminación de basuras, estos rótulos deberán estar redactados en el idioma oficial del pabellón del buque, y en el caso de que realice viajes a puertos o terminales mar adentro, que estén bajo la jurisdicción de otro país que sea parte del convenio, deberá estar en idioma francés o inglés.

Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más, tendrá un plan de gestión de basura que la tripulación deberá cumplir e incluirá procedimientos escritos para la recolección, almacenamiento, tratamiento y la evacuación de basura. Se designa a la persona encargada de su cumplimiento.

Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más, que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otro país parte del convenio y toda plataforma fija o flotante empleada a la exploración y explotación del fondo marino llevarán un libro de registro de basura con la firma del oficial del buque en la fecha en que se realizó la incineración o descarga, cuando se complete una pagina del libro de registro de basura, el capitán del buque la debe de firmar, esta pagina deberá conservarse durante dos años y ser inspeccionado.

Se podrá eximir de las prescripciones del libro de basura, a todos los buques que realicen viajes de una hora como máximo y que estén autorizados a transportar 15 personas o más, a las plataformas fijas o flotantes que estén dedicadas a la exploración y explotación del fondo marino.

2.3. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/66).

Este Convenio fue adoptado el cinco de abril de 1966, y su entrada en vigor internacionalmente es el 21 de junio de 1968. El Gobierno de México depositó el instrumento de adhesión ante el secretario de la OMI, el 25 de marzo de 1970 y entró en vigor el 25 de junio de 1970.

El Convenio establece normas para determinar las líneas de carga, asignación de francobordo, prescripciones especiales para buques a los que se asigne un francobordo, para el transporte de madera en cubierta y se aplica a los buques que efectúan viajes internacionales. Asimismo, contempla las zonas, regiones y periodos estacionales.

Se efectúan visitas, inspecciones y colocación de las marcas de los buques, en cumplimiento de este convenio, y todo país que es parte expide el certificado internacional de Francobordo, y cuando un buque se le haya concedido una exención en virtud de las disposiciones del Convenio LL/66, se le expedirá un certificado de exención para el francobordo.

Este Convenio está formado por cuatro capítulos, tres anexos y un documento como a continuación se detalla:

Capítulo I	Generalidades;
Capítulo II	Condiciones de asignación del franco bordo

Capítulo III	Los franco bordos;
Capítulo IV	Prescripciones especiales para buques a los que se asigne un francobordo para el transporte de madera en cubierta.
Anexo I	Regla para la determinación de las líneas de carga;
Anexo II	Zonas, regiones y períodos de estación;
Anexo III	Certificados;
Documento 2	Recomendaciones.

2.3.1. Protocolo de 1988, relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/PROT1988).

Este protocolo fue adoptado el 11 de noviembre de 1988. México depositó su instrumento jurídico de adhesión el 13 de mayo de 1994; dicho protocolo fue adoptado con la finalidad de armonizar las prescripciones sobre el reconocimiento y certificación del Convenio SOLAS y MARPOL, sin que a la fecha se encuentre en vigor internacionalmente.

2.4. Convenio para Facilitar el Trafico Marítimo Internacional de 1965 (FAL/65).

Este convenio se adoptó el 9 de abril de 1965, y entró en vigor internacionalmente el 5 de marzo de 1967, y fue hasta el 31 de mayo de 1983 cuando el Gobierno de México depositó el instrumento de adhesión ante la Secretaría General de la OMI, y entró en vigor el 30 de julio de ese mismo año.

Este Convenio está formulado con 16 artículos y seis capítulos, los cuales están divididos en; Definiciones y disposiciones generales; Llegada permanencia y salida de buques; Personas; Carga y otros efectos; Sanidad Pública y cuarentena, incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios y disposiciones diversas. Asimismo la

Conferencia ha aprobado seis Resoluciones; una Resolución de la Asamblea y seis Apéndices.

Los Capítulos son una guía de apoyo para el articulado del Convenio; es decir se explican los requisitos que deben llevar a bordo los buques para dar la agilidad en la entrada y salida de los buques, así como de la carga y pasaje que sea transportada en los buques que realizan viajes internacionales para su facilitación.

El apéndice I, contiene los formatos de Declaración de carga, pasaje; Lista de tripulantes; Lista de pasajeros, en el apéndice II, las marcas para las mercancías cargadas, el apéndice III, esta enfocado en el Código IMDG, Sección nueve “Documentación para la expedición de mercancías peligrosas”, en el apéndice V, denominado certificados y documentos que han de llevar los buques, en este apartado, como su nombre lo dice especifica todos los certificados que deben llevar las embarcaciones a bordo, dependiendo del tipo de buque que sea, en el apéndice VI, relativo a las diferencias entre la práctica nacional de los Gobiernos contratantes y las normas y prácticas recomendadas de conformidad con este convenio, en esta parte aparecen los países con sus respectivas notificaciones de las diferencias existentes.

Cuando un buque llegue o salga de algún puerto, se le aplica este convenio (FAL/65), el cual le exigirá los documentos siguientes:

- Declaración general;
- Declaración de la carga;
- Declaración de provisiones de a bordo;
- Declaración de efectos y mercancías de la tripulación;
- Lista de la tripulación, y
- Lista de pasajeros, si los hubiera.

2.5. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (TONNAGE/69).

Adoptado el 23 de junio de 1969. México depositó su instrumento jurídico el 14 de julio de 1972, y entró en vigor internacionalmente y para México el 18 de julio de 1982.

Este Convenio consta de 22 artículos, dos anexos y dos apéndices, el articulado del convenio establece entre otros términos: Definiciones; Esfera de aplicación; Excepciones; Determinación de los arqueos; Expedición de certificado y por otros gobiernos; Anulación del certificado; Aceptación de certificados; Forma de certificado; Inspección; Tratados, convenios y acuerdos anteriores; Entrada en vigor; Enmiendas e Idiomas.

En lo que corresponde al Anexo I denominado “Reglamento para la determinación de los arqueos brutos y netos de los buques” este consta de siete reglas las cuales se mencionan a continuación: Generalidades; Definición de los términos usados en los anexos; Arqueo bruto; Arqueo neto; Modificaciones del arqueo neto; Calculo de volúmenes y medición y Cálculo, en el Anexo II aparece una guía grafica para la medición del arqueo de los buques.

Este convenio se aplica a todos los buques existentes y nuevos a partir del 18 de julio de 1994, todo Estado parte debe de expedir un certificado internacional de arqueo (1969), a todos los buques cuyo arqueo bruto y neto hayan sido determinados conforme a las disposiciones del convenio TONNAGE/69, la inspección tendrá por objeto comprobar que el buque tenga el certificado citado y que las características principales del buque correspondan a las consignadas en el certificado.

2.6. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW/78).

Este Convenio fue adoptado el 7 de julio de 1978. El Gobierno de México depositó el instrumento de adhesión el 2 de febrero de 1982, ante el secretario general de la OMI, entrando en vigor internacional y para México el 28 de abril de 1984.

El convenio establece en sus disposiciones los requisitos mínimos aplicables a la titulación de capitanes y oficiales que presten sus servicios a bordo de los buques, así como los conocimientos básicos que proceden exigir para tal efecto. Señala asimismo los procedimientos que deben ser observados en la realización de las guardias durante la navegación o en las operaciones en puerto y prescribe los principios sobre la capacitación de la tripulación que tiene bajo su competencia estas funciones.

Asimismo exige la expedición de títulos de capitán, oficial o marinero a los aspirantes que reúnan los requisitos necesarios en cuanto a períodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes. Estos títulos serán refrendados por la autoridad marítima ajustándose al modelo dado en el mismo convenio.

La Conferencia Internacional de las partes del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978, se llevó a cabo en la sede de la Organización Marítima Internacional del 26 de junio al 7 de julio de 1995, dando como resultados la adopción de los siguientes instrumentos jurídicos internacionales:

- ✓ Acta final de la conferencia internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros de 1995;
- ✓ Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, (este instrumento jurídico se encuentra en estudio por parte del gobierno de México);

- ✓ Resolución 1.- Enmiendas de 1995, al anexo del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW/78).
- ✓ Resolución 2.- Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación).

A este respecto, cabe destacar que al momento de aprobar dichas enmiendas de 1995, la Conferencia determinó que las mismas se considerarían aceptadas el primero de agosto de 1996, a menos que con anterioridad a esta fecha, más de un tercio de las partes en el Convenio, o un número de partes cuya flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del total de la flota mundial de buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas de registro, hayan notificado a la Organización que rechazan tales enmiendas.

Asimismo, de conformidad con el artículo XIII)a)i)X) del Convenio de Formación de 1978, estas enmiendas entraron en vigor el primero de febrero de 1997, una vez que fueron aceptadas, la fecha antes mencionada.

Capítulo III

El transporte marítimo en México.

3.1. Breve Historia del Transporte Marítimo en México.

Hablar del transporte marítimo en México nos transportaríamos a la época prehispánica con los Olmecas, Mayas y Mexicas¹⁵, por citar algunas culturas de gran importancia de ese tiempo.

La cultura Olmeca se ubicó geográficamente en la cálida región costera que forma parte del Estado de Veracruz actualmente, colindando con el Estado de Tabasco y vivieron rodeados de los ríos Panuco y Papaloapan y el Golfo de México, por lo que se deduce que para transportarse era mediante la vía fluvial y que su comercialización en esta zona se realizaba de preferencia por el mar, cabotaje o costeando, toda vez que eran lugares cercanos, asimismo podemos observar que el sitio más importante de esa cultura es la Venta, hallándose en una isla.

Los Mayas desde la época premaya calculada por Sylvanus G. Morley, corre a partir de los años 3000 a C., hasta el 317 d C., su ubicación geográfica se clasifica en el área sur, central y norte. Asimismo practican la pesca, fabrican canoas y consertan un extenso comercio tanto terrestre, fluvial y marítimo.

La cultura Mexica como la Maya fueron grandes comerciantes a pesar que se establecieron en el altiplano y dominadores de grandes extensiones de territorio adquirido a base de conquistas, los miembros de la cultura Mexica se dedicaban al intercambio de productos.

¹⁵ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Colección Histórica de las Comunicaciones y Transportes “Marina Mercante”, García Benavides Roberto/ Cárdenas de la Peña.- Ed. Comunicación de la SCT.- México 1988, 539 Págs.- Fotografías. Tablas. ISBN 968-803-152-6.

En la época de la conquista, podemos observar que se le dio mayor auge al transporte marítimo, con la llegada de Hernán Cortés y los ejércitos españoles, así como la llegada de las distintas congregaciones de la religión católica que vinieron a evangelizar, y el saqueo desmedido por parte de los españoles de los distintos metales con que contaba la llamada Nueva España. Asimismo, Cortés con sus expediciones al Sur y Norte del país, adquirió gran experiencia en lo relativo al mar y por ende Cortés y Saavedra reúnen a un número grande de artesanos, marineros y soldados, a los cuales los destinaron para la reparación y construcción de navíos y con este hecho se menciona que fue la primera marina mercante colonial (Mexicana), posteriormente Pedro de Alvarado inicia su empresa marítima en el sur.

De tal manera al finalizar la Independencia de México, los nuevos gobernantes se dieron a la tarea de organizar con lo que cuenta el país, percatándose que en lo correspondiente a la área de la marina mercante simplemente no existe, pero México debe vivir y el único acceso es la marítima mercante para el mundo, por lo que se ven obligados a buscar una forma de legislar ese apartado, encontrando el Decreto de las cortes de España de 1820, el cual señala fundamentalmente al arancel general interno para el Gobierno de las Aduanas Marítimas en el Comercio Libre del Imperio¹⁶. Un año más tarde se autoriza el cobro de un derecho fiscal en la entrada de todos los géneros, frutos y efectos extranjeros.

El movimiento marítimo en esos años se pueden esbozar en el crecimiento paulatino del comercio y no del desarrollo del modo de transporte y por lo general el tráfico marítimo se reducía al de cabotaje y el crecimiento del puerto de Tampico, Coatzacoalcos, Isla del Carmen, Tabasco, entre otros. Asimismo, se establecieron las bases para la regulación del transporte marítimo y los cobros de los aranceles en cada una de las aduanas marítimas, fronterizas y de cabotaje, como se puede observar durante este período el comercio internacional fue manejado por flota

¹⁶ Carlos J. Sierra y Rogelio Martínez Vera. Historia y Legislación aduanera de México, p.14.

extranjera, aunque los gobiernos intentaron motivar a la marina mercante nacional con premios, pero poco tiempo después establecieron nuevos aranceles.

Por otra parte y dejando atrás la época colonial, nos remontamos al período del porfiriato en donde se da la creación de las Escuelas Náuticas de Campeche y Mazatlán dedicadas a la marina mercante y por primera vez se estipula la diferencia entre la enseñanza para la marina mercante y de guerra.

3.2. Litorales, puertos y educación naval con que cuenta México actualmente.

México es un país que tiene más de 11,500 Kms., de Litoral, 9,330 Kms., de costa, en los cuales se encuentran 258 sitios que presentan alguna actividad portuaria; muchos de ellos son puertos y refugios pesqueros. Dentro de este total, destacan 108 puertos entre los litorales del Pacífico, Golfo y Caribe, que cubren el territorio mexicano, en los mismos se hallan 62 Puertos de Altura, en estos se realizan el comercio internacional, cabe mencionar que todos los puertos realizan varias actividades y son clasificados de la siguiente manera¹⁷:

- Pesquera.
- Turística.
- Petrolera.
- Comercial, y
- Carga especializada.

Como se mencionó anteriormente, México tiene una tradición mercante en cuanto a la formación por lo que es significativo resaltar que existen tres Escuelas Náuticas de gran tradición histórica: Escuela Náutica Mercante Cap. de Alt. Antonio Gómez

¹⁷ Los Puertos Mexicanos en cifras, 1994-2000, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2001.

Maqueo, ubicada en el Puerto de Mazatlán, Sinaloa, fundada en el año de 1880 y hasta el 1 de febrero de 1958 se llevó a cabo su reapertura como se conoce ahora; la segunda Escuela Náutica Mercante de Tampico situada en el Puerto de Tampico y fue establecida en el año de 1945 y hasta el año de 1988 se designó a esta escuela como rama regional de la Universidad Marítima Mundial.

Por otra parte, se puede señalar la tercera Escuela Náutica Mercante Cap. de Alt. Fernando Siliceo y Torres, se localiza en el Puerto de Veracruz, y que fue fundada en el año de 1919 y hasta el 1 de julio de 1976, se inauguró el internado en dicho plantel. Además se tiene el Centro de Educación Náutica de Campeche, este centro educativo, proporciona los servicios de capacitación actualización y especialización que requiere el personal subalterno de la marina mercante, así como el personal del sector pesquero y turístico, entre otros, y que se encuentra ubicado en la zona suroeste de la Isla del Carmen, conocida como Ciudad del Carmen, Campeche.

Asimismo, se cuenta con dos Buques Escuelas, el Primero de Junio y el Náuticas México, el objetivo principal es llevar a la práctica los conocimientos adquiridos durante los años anteriores y tener la capacidad de ejercer sus funciones al finalizar la carrera. Cabe señalar que en el año de 1972 se creó el Comité Técnico del Fideicomiso de las Escuelas Náuticas Mercantes, entre las autoridades Federales y algunas empresas involucradas en el quehacer marítimo.

Sin embargo, aún no se cuenta con una marina mercante digna para hacer frente a las necesidades internas y externas que el país necesita, pues la globalización y la falta de atención a este sector por parte del Gobierno de México a hecho que sea dependiente de empresas extranjeras, descuidando consecuentemente una gran fuente de ingresos, para un país geográficamente privilegiado.

Se tiene conocimiento que navieras extranjeras se benefician en nuestras costas y a nuestra costa, barreras de los armadores de buques nacionales. Debemos recordar

que más del 80% del comercio que existe en México es transportado por vía marítima y de ese importante porcentaje sólo el 2% es con buques mexicanos.

Es importante señalar que el programa de construcción, sustitución y mantenimiento de unidades navales no se ha modernizado al ritmo del crecimiento debido a la infraestructura del equipo naval, y el desinterés de las políticas que implementa el Gobierno Mexicano en el Plan Nacional de Desarrollo, que es elaborado cada seis años y es reflejado en estos últimos sexenios.

3.3. Acciones y actividades realizadas por la agregaduría de México ante la OMI.

Es importante mencionar que a mediados del año de 1986, México por decreto presidencial nombró un representante permanente ante la OMI, adscrito a la Embajada de México ante el Reino Unido de la Gran Bretaña, con la finalidad de asesorar técnicamente al Embajador y con el objetivo de atender los asuntos de competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y específicamente de la Dirección General de Marina Mercante, por la importancia que tiene el transporte marítimo a nivel internacional.

Las funciones y actividades de la Agregaduría, son realizadas por el representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y una secretaria, quienes conforman el equipo básico, para el seguimiento adecuado de los lineamientos expresados por el grupo intersecretarial que esta conformado por la Subdirección de Asuntos Internacionales, Inspección, Navegación, Señalamiento Marítimo, Departamento de Estadística, entre otros, para atender los asuntos de la OMI, en beneficio de los intereses nacionales.

Por estas razones, las funciones del agregado se señalan a continuación:

- Actuar como portavoz de la Delegación de México en todas las reuniones que realice la OMI.
- Apoyar con asesoría técnica a la Delegación Mexicana en reuniones que toquen en sus agendas el transporte marítimo y que no se han establecidas por la OMI.
- Analizar y emitir comentarios sobre la documentación que se genera por los trabajos de la OMI, en forma especial toda aquella que pudiera afectar los intereses del Gobierno Mexicano y la remite oportunamente a la Dirección General de Marina Mercante (DGMM).
- Mantiene informada a la DGMM, de todos los aspectos que emanen de la OMI, guardando una buena comunicación entre ambas.
- Elabora el informe oficial de la Delegación Mexicana de cada una de las reuniones de la OMI, y si participara en otra reunión que no fuera de la OMI.
- Recopila y remite a la DGMM, toda la información y publicaciones sobre transporte en general y particularmente la relacionada con el marítimo.
- Efectúa y remite a la DGMM, estudios o investigaciones sobre temas específicos del transporte marítimo.
- Elabora proyectos de ponencias conjuntamente con el área correspondiente, mismas que se presentan como documentos oficiales a nombre del Gobierno de México en las reuniones correspondientes de la OMI.
- Orienta al personal consular de la Embajada sobre las funciones que realiza la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la DGMM, primordialmente.

Por otra parte, el Agregado forma parte del personal asimilado al Servicio Exterior Mexicano en los términos del Artículo 14 de la Ley Orgánica del Servicio Exterior y de los Artículos 11, 12 13 y 15 de su reglamento. Asimismo, se encuentra acreditado ante las autoridades británicas, como Agregado Técnico para los Asuntos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ante la OMI.

Además, es importante señalar, que el Consejo de la OMI está conformado por 32 Estados Miembros, que son elegidos por la Asamblea General, misma que observa

los siguientes criterios para la elección de los miembros del Consejo son (mayores intereses en la provisión de los servicios marítimos internacionales; mayores intereses en el comercio internacional y, que tengan intereses particulares en el transporte marítimo o en la navegación), mismas que a continuación se describen como están conformados y que países son parte de estas categorías:

a) Los ocho Estados con los mayores intereses en la provisión de los servicios marítimos internacionales:

China, Estados Unidos de América, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Reino Unido y Rusia.

b) Otros ocho Estados con los mayores intereses en el comercio internacional:

Alemania, Argentina, Brasil, Canadá, Francia, India, Holanda y Suecia.

c) Dieciséis Estados no elegidos a título de los párrafos anteriores a) y b) referidos, 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, y son susceptibles de reelección:

Singapur, República de Corea, Egipto, Panamá, España, México, Australia, Bahamas, Filipinas, Chipre, Indonesia, Sudáfrica, Finlandia, Malta, Turquía y Marruecos.

Desde 1989 hasta la fecha el Gobierno de México ha formado parte de este órgano, lo que permite tener la oportunidad de aprobar o rechazar las resoluciones, recomendaciones y decisiones que afecten el interés de México y de otras naciones que como países del tercer mundo no se puede adquirir.

Asimismo, se tiene la oportunidad de participar en los mecanismos de la toma de decisiones, a través, del voto, y llevar el seguimiento de los temas con lo que se ha logrado participar e influir en el resultado de los debates.

Durante el 22 Período de Sesiones Ordinario de la Asamblea General de la OMI, que se llevó a cabo en noviembre de 2001, se eligieron nuevamente a los 32 estados

miembros que conformaran al Consejo para el periodo 2001-2003, en donde el Gobierno de México presentó la reelección del mismo, la cual fue aceptada por el consejo.

Por otra parte, es importante señalar que hasta la fecha solo personas altamente calificadas han representado al Gobierno Mexicano, y han puesto en alto el nombre de México y realizado buenos trabajos para el Organismo y para las distintas regiones y sobre todo salvaguardando el interés de México, mismos que se mencionan a continuación:

- Cap. Santiago García.
- Ing. Pedro Velásquez San Miguel.
- Cap. Ángel Suárez Vallejo.
- Dr. David Enríquez Rosas.
- Cap. Ignacio Muriel del Castillo (Actualmente).

3.4. Acciones y actividades que realiza la Dirección General de Marina Mercante.

Como podemos observar en el organigrama de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Anexo 4), en la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante recae la responsabilidad del transporte marítimo y específicamente en la Dirección General de Marina Mercante y particularmente hablando en el Departamento de la Organización Marítima Internacional dependiente de la Subdirección de Asuntos Internacionales (ver Anexo 5), es donde se realizan los estudios y observaciones para cada uno de los temas que aparecen en las distintas reuniones de esta organización, como a continuación se señala:

Se recibe la correspondencia de la Secretaría de Relaciones Exteriores, de otras Dependencias del Ejecutivo Federal, o de la Agregaduría de Londres, se revisa y se procede a remitir por vía Internet la documentación a las áreas técnicas de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y a las instancias públicas y privadas competentes, solicitándoles sus opiniones técnicas.

Al mismo tiempo se analiza la documentación de apoyo y con las opiniones recibidas de las diferentes áreas técnicas o jurídicas según sea el caso, se formula un documento denominado “Proyecto de Directrices para la Delegación Mexicana que participe en el evento de que se trate”.

Este documento se somete a consideración del Subdirector de Área y posteriormente se presenta al Director de Área y luego pasa a firma del Director General de Marina Mercante, una vez firmado se envía a la Secretaría de Relaciones Exteriores, quien formula el pliego de instrucciones respectivo, dado que como todos sabemos es el área responsable de la política exterior de México.

Una vez concluida la reunión se recibe de la Cancillería el **Informe Final** que contiene los acuerdos aprobados en esa sesión, mismo que se remite a las áreas involucradas, y cuando se trata de definir la ratificación de algún instrumento jurídico se solicitan opiniones. Acto seguido se convoca a reuniones de trabajo, y las conclusiones son sometidas a la consideración del Director General de Marina Mercante, quien a través de un oficio envía la decisión acordada a la Cancillería recomendando la adhesión o no del instrumento internacional correspondiente.

En el caso que se recomienda la adhesión, la Cancillería si lo estima conveniente realiza los trámites ante la H. Cámara de Senadores y la ratificación en su caso del Ejecutivo Federal, e informa al Organismo Internacional correspondiente, y a nivel interno procede a tramitar la publicación en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.).

Una vez publicado en el D. O. F. se procede a circularlo a todas las instancias competentes en su aplicación, toda vez que de acuerdo con nuestra legislación toda información publicada en este medio se convierte en ley nacional y no se exime a las personas al decir que se desconocía el tópico.

Propuesta para Reactivar y dar cumplimiento a los Convenios de la Organización Marítima Internacional en México.

Por lo anterior expuesto, podemos observar que los convenios antes señalados se entrelazan para que la Organización Marítima Internacional (OMI), sea uno de los principales Organismos internacionales sobre transporte marítimo, en cuestiones técnicas y como todos sabemos en el aspecto de política se encuentra la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), entre otras.

Asimismo, se puede señalar que más del 90% del comercio mundial se transporta por vía del mar. Las últimas cifras anuales agrupadas por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo arrojan el asombroso dato de que en 2003 se transportaron por vía marítima 24 billones 589 mil millones de toneladas- milla, cifra que crece año con año.¹⁸

Como se observa, el éxito de las cifras antes mencionadas, se ha de atribuir al amplio marco normativo, elaborado principalmente por la OMI, a lo largo de muchos años de trabajo, a través de la colaboración internacional entre sus miembros y con la plena participación del sector marítimo. Asimismo se pueda indicar el alcance de toneladas-milla transportadas sin accidente como resultado de la labor de la Organización. Las medidas adoptadas por la OMI abordan casi todos los aspectos técnicos del transporte marítimo, desde la fase de proyecto hasta el desguace, el carácter sostenible del transporte marítimo es prueba de la actitud de responsabilidad que caracteriza al transporte marítimo y al sector que lo hace posible a todos los niveles.

Al 1 de enero de 2005, la flota mercante mundial contaba con 46.222 buques que en total sumaban 597.709.000 toneladas brutas. La gran mayoría de la flota estaba

¹⁸ Transporte Marítimo, 2005, Informe de la UNCTAD Naciones Unidas , Nueva York y Génova, 2005

formada por buques de carga general (18.150), buques tanque (11.356), graneleros (6.139), buques de pasaje (5.679) y portacontenedores (3.165). Los buques de otro tipo sumaban 1.733 unidades¹⁹.

Es importante destacar que el transporte marítimo, es una rama de la economía que guarda una relación directa con el comercio exterior de México, y juega un papel trascendental en el desarrollo económico y social de nuestro país, ya que una gran parte de sus exportaciones e importaciones se realizan a través de este medio de comunicación.

El Gobierno de México ha establecido en su normatividad la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal que en el Artículo 36, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes intervenir en la negociación y adopción de los tratados internacionales en la materia, y en los incisos del XV al XX sobre el transporte marítimo, y estas atribuciones las ejecuta a través de la Subdirección de Asuntos Internacionales, de la Dirección General de Marina Mercante.

Por lo regular las normas internacionales de transporte marítimo surgen como producto de los trabajos de los organismos internacionales en la materia, y a través de negociaciones bilaterales. Podemos mencionar algunos de los organismos más importantes que se dedican a las cuestiones del transporte marítimo como son:

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD); Organización Internacional del Trabajo (OIT); Organización Mundial de Comercio (OMC); Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE); Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC); Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT); Organización de Estados de América (OEA); Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); Comisión Económica para América Latina (CEPAL); Comunidad del Caribe (CARICOM); Sistema Económico Latinoamericano

¹⁹ Transporte Marítimo, 2005, Informe de la UNCTAD Naciones Unidas , Nueva York y Génova, 2005

(SELA); Red Operativa de Cooperación Regional Entre Autoridades Marítimas (ROCRAM); Asociación de Estados del Caribe (AEC).

Por lo antes expresado, resulta indispensable continuar participando activamente en la negociación y adopción de normas, reglas y resoluciones en esta materia, en las que se considere los intereses del Gobierno de México.

Igualmente es necesario profundizar en el fortalecimiento de las relaciones con nuestros principales socios comerciales, buscando con ello la integración de los mercados ya que el transporte marítimo juega un papel fundamental para enlazar nuestra economía con los demás países.

En este sentido, debemos continuar orientando el transporte marítimo hacia la modernización basada en las políticas internacionales como son la apertura comercial, la globalización, la libre competencia y liberalización de los servicios del transporte marítimo, tal como lo establece nuestra Ley de Navegación en vigor.

Como se ha venido observando en los capítulos anteriores para dar cumplimiento a los convenios, los diversos sexenios no se han preocupado por el transporte marítimo, dado que si recordamos en los sexenios se han caracterizado por dar el auge a un modo de transporte o comunicación, para recordar esta acción podemos señalar cuando se dio la puesta del satélite SOLIDARIDAD en los años ochentas o posteriormente las construcciones de carreteras y puentes para reducir tiempos de una ciudad a otra en los años noventas, pero cuando hemos observado sobre el transporte marítimo, a la mejor creen que la privatización de algunos de los servicios portuarios es ver el transporte que nos ocupa, pero la verdad es que son cosas diferentes.

Se puede señalar, que el Gobierno mexicano debe de observar las pérdidas que el mismo tiene, por no tener un buen desarrollo y una representatividad dentro del

organismo que nos ocupa, sobre todo una manera más fuerte de representar los intereses del Gobierno.

Como se mencionó anteriormente México guarda una posición estrechamente marítima, entre dos de los océanos más grandes e importantes del mundo, como son el Atlántico y el Pacífico, ambos abrazan y conforman los litorales de la Republica Mexicana, por este hecho geográficamente podemos decir que se halla en un punto medio del continente americano y en los extremos oriental y occidental del continente Euroasia-Africano, la cual al Gobierno Mexicano le da los puntos estratégicos en lo económico y político; sin embargo el tráfico marítimo no se ha incrementado en este espacio, por lo que se recomienda que se den apoyo a las líneas navieras mexicanas y no a las extranjeras que fácilmente cubren esos viajes, dejando fugar las divisas que dichas navieras se llevan a sus países.

Conclusiones finales.

Durante el proceso de la elaboración de este documento y con apoyo de algunas entrevistas con el personal que labora en la Dirección General de Marina Mercante podemos emitir el siguiente comentario, que dicha institución a intentado reactivar la marina mercante encontrándose con un gran obstáculo que es la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por que se le ha solicitado que promueva algunos apoyos a los navieros nacionales sin que se tenga una respuesta positiva, tales apoyos estarían encaminados en los cobros de aranceles y pagos de derechos de los navieros mexicanos que están interesados en invertir en este rubro.

Por otra parte, si el gobierno mexicano pone los ojos en el transporte marítimo, tendrá que ver que los países de gran importancia en dicho transporte como (Japón EE UU, Reino Unido, Grecia, entre otros), tienen en su país una Dirección General para realizar los estudios y pruebas de los nuevos instrumentos que se implementan en los buques, así como la elaboración de documentos que principalmente se transforman en enmiendas, un nuevo convenio, protocolo, entre otros instrumentos jurídicos o técnicos. Por lo que deberá ver con que personal y cuantos realizan el trabajo actualmente para el análisis de los documentos voluminosos que son presentados en cada una de las reuniones, y sí se desea presentar documentos de gran valor o la realización de un estudio profundo no existe personal ni el tiempo necesario, por lo que se propone se contrate más personal profesionistas en todas las áreas, con el objetivo de hacer una unidad multidisciplinaria y poder realizar el trabajo con un mayor decoro.

Asimismo, cabe señalar que la plantilla de los inspectores que se encuentran en las capitanías de puertos es insuficiente para los buques que llegan a los puertos mexicanos, toda vez que los mismos tienen en ocasiones hasta cuatro puertos a su cargo, y hay que practicarles las respectivas inspecciones a cada buque que llega del extranjero y enarbolan bandera de los países que son parte de la OMI, desde la

revisión de documentos hasta la exploración minuciosa del mismo, por lo que se recomienda que los estudiantes marineros que salen de las Escuelas Náuticas puedan pasar a la plantilla de inspectores y aprovechar la experiencia de los actuales, mismos que son de una edad avanzada y muchos años de servicio en lo que corresponde a la inspección.

Cabe destacar que si el gobierno mexicano no pone la mira en el transporte marítimo en los años venideros, de que nos sirven los convenios, protocolos, enmiendas, resoluciones, etc., que emanan de la OMI, si poco a poco se están terminando los buques de bandera mexicana, toda vez que dichos buques tienen más de 20 años de vida útil para realizar viajes internacionales (están viejos y obsoletos y en muchos países no se les permite la entrada a sus puertos) y los navieros no cuentan con el capital suficiente para renovar o modificar sus barcos y así tener una flota mercante que compita con las naves extranjeras y la pregunta seria, de que sirve contar con una posición geográficamente entre dos de los océanos más grandes e importantes del mundo, como son el Atlántico y el Pacífico, y contar con dichos instrumentos jurídicos si no tenemos una flota mercante a la que se le aplique y nuestros marineros no cuenten con un empleo seguro y tienen que emplearse en barcos de bandera de conveniencia y no tener una buena retribución por sus servicios prestados o no tener sus garantías individuales a lo que le corresponde por que dichos países no son parte de los convenios que garanticen la seguridad de los marineros.

Si es cierto que los convenios procedentes de la OMI, y de otras organizaciones internacionales involucrados en el transporte marítimo, sirven para proteger el medio marino y salvaguardar la vida humana en el mar, y con esto recaudar mayores riquezas para la nación, porque no el gobierno de México pone algo de su parte para hacer que nuestro país prospere en todos los sentidos, en lo económico, lo político, cultural y llegar a tener un poder a nivel internacional en las negociaciones del organismo que nos ocupa y en otros donde la participación de México es nula.

Bibliografía básica.

- Modesto Seara Vázquez, Tratado General de la Organización Internacional, Ed. Fondo de Cultura Económica, México D. F. segunda Edición 1982, Págs. 1103.
- Raúl Rojas Soriano, Guía para Realizar Investigaciones Sociales, Ed. UNAM, México D. F., octava Edición, Págs. 286.
- Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Colección Histórica de las Comunicaciones y Transportes “Marina Mercante”, García Benavides Roberto/ Cárdenas de la Peña.- Ed. Comunicación de la SCT.- México 1988, 539 Págs.- Fotografías. Tablas. ISBN 968-803-152-6.
- Carlos J. Sierra y Rogelio Martínez Vera. Historia y Legislación Aduanera de México. Dirección General de Prensa, Memoria, Bibliotecas y Publicaciones. Edición del Boletín Bibliográfico de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público. México 1973.
- Los Puertos Mexicanos en Cifras, 1994-2000, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2001.
- Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), de 1948. Londres Gran Bretaña. 131 Págs.
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS 74/78). Organización Marítima Internacional (OMI), Edición Refundida 1997. Londres Gran Bretaña, 1997. 589 Págs.
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL73/78), Organización Marítima Internacional (OMI), Edición Refundida 1997. Londres Gran Bretaña, 1997. 449 Págs.
- Convenio para Facilitar el Trafico Marítimo Internacional de 1965 (FAL/65). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1998. 159 Págs.
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/66). Organización Marítima Internacional (OMI), 1981. Londres Gran Bretaña, 1981. 93 Págs.
- Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (TONNAGE/69). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1988. 55 Págs.
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW78/95). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1996. 274 Págs.
- Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores, 1972 (CSC/72). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1997. 49 Págs.
- Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979 (SAR/79). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1976. 16 Págs.

- Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972 (COLREG/72). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1988. 55 Págs.
- Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en caso de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (INTERVENTION/69). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1969. 17 Págs.
- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (CLC/1969) y sus Protocolos de 1976 y 1992 Organización Marítima Internacional (OMI), Edición Refundida 1997, Londres Gran Bretaña, 1997. 35 Págs.
- Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 (FUND/71). Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1977. 31 Págs.
- Protocolo de 1976, correspondiente al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 (FUND/PROT 1976) Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1977. 31 Págs.
- Protocolo de 1984, correspondiente al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 (FUND/PROT 1984) Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1985. 88 Págs.
- Protocolo de 1992, correspondiente al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 (FUND/PROT 1992) Organización Marítima Internacional (OMI), Londres Gran Bretaña, 1992. 19 Págs.

Hemerografía Documentos de consulta.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.
- Ley sobre la Celebración de Tratados de 1992.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 2006.
- Ley de Inversión Extranjera de 1993.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal de 1976.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de 2003.

- Manual de Organización de la Dirección General de Marina Mercante, 2005, 70 Págs.
- Boletín de Asuntos Marítimos Internacionales, Dirección General de Marina Mercante, Enero-Febrero 2005, México D. F., 15 Págs.
- Boletín de Asuntos Marítimos Internacionales, Dirección General de Marina Mercante, Enero-Febrero 2006, México D. F., 18 Págs.
- Documento, PROA/114, del 1º de diciembre de 2005, “Programa de Reuniones para el 2006”.

Mesografía.

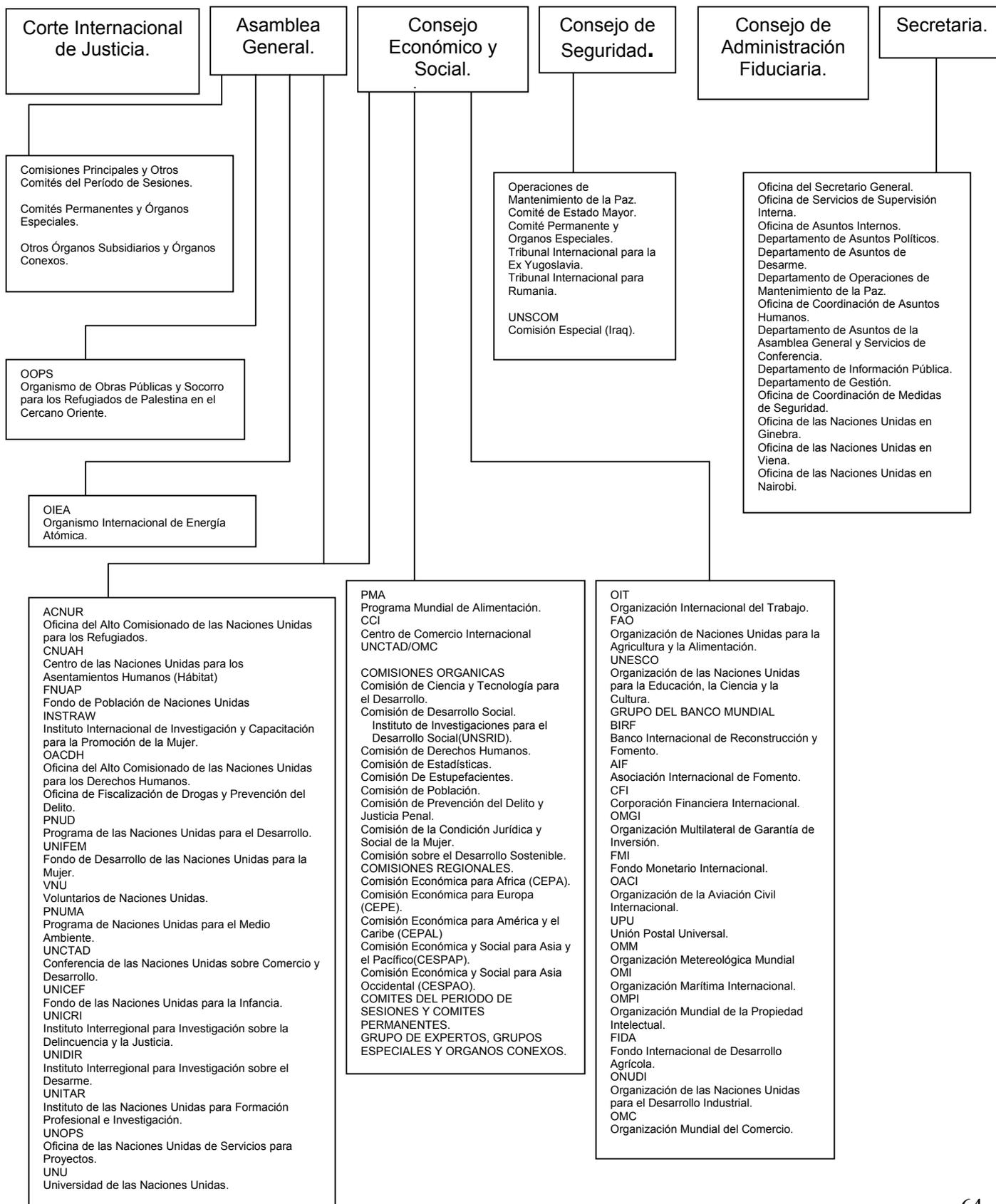
- www.imo.org.newsroom.
- www.unctad.org.
- www.sct.gob.mx.
- www.sre.gob.mx.



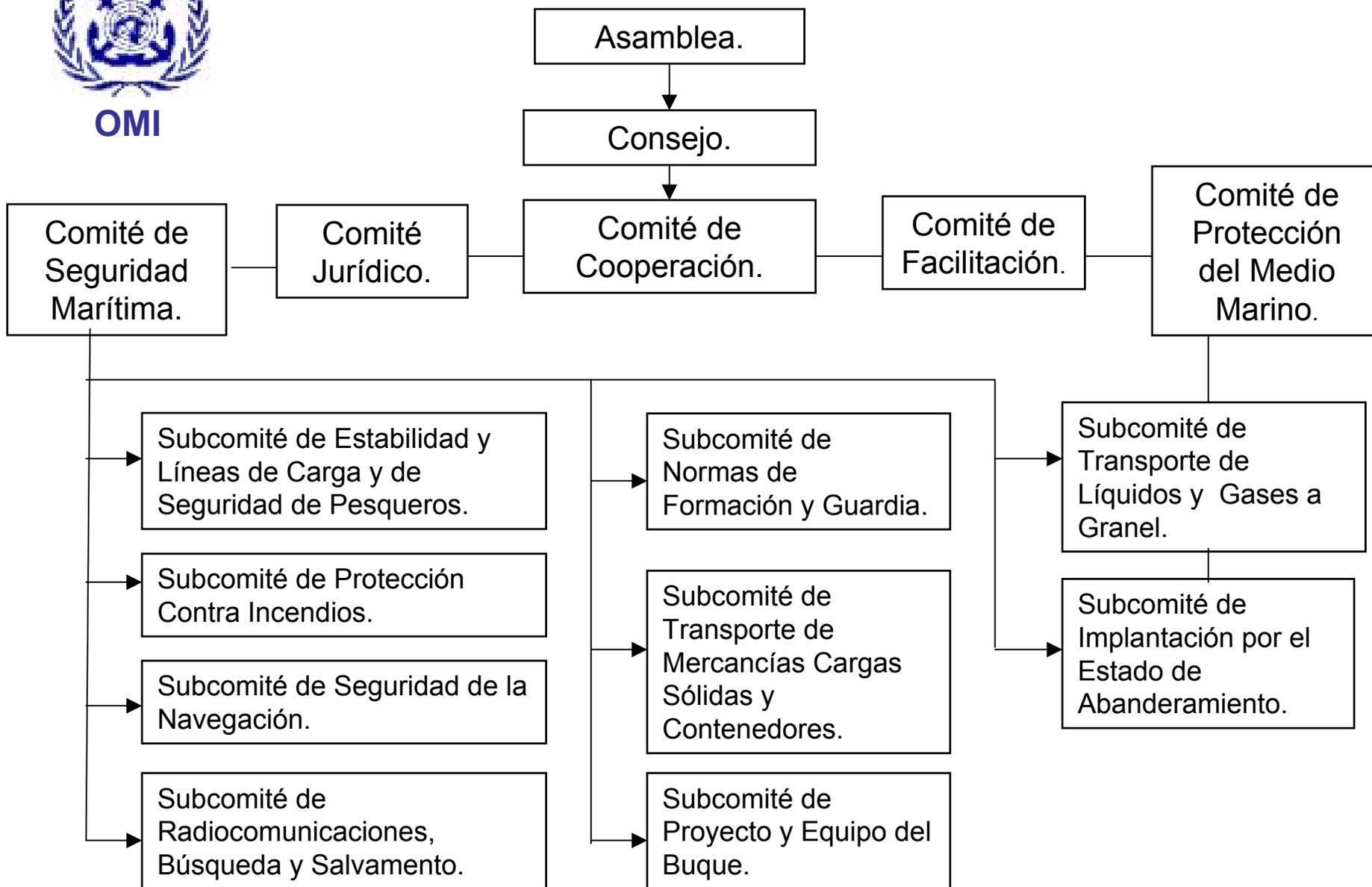
ONU

Organigrama de la Organización de Naciones Unidas.*

Órganos Principales.

* pagina www.onu.org, consultada el 25 de mayo de 2007.

Organigrama de la Organización Marítima Internacional (OMI).*



*Página www.imo.org, de fecha 25 de mayo de 2007.

Programa de Reuniones de la Organización Marítima Internacional (OMI), para el Año 2006.[†]

- ❖ 50º Período de Sesiones del Subcomité de Protección Contra Incendios (FP), Londres, Gran Bretaña del 9 al 13 de Enero.
- ❖ 37º Período de Sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW), Londres, Gran Bretaña del 23 al 27 de Enero.
- ❖ 49º Período de Sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE); Londres, Gran Bretaña del 20 al 24 de Febrero.
- ❖ Reunión de los Fondos Internacionales de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos; Londres, Gran Bretaña del 27 de Febrero al 3 de Marzo.
- ❖ 10º Período de Sesión del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR); Londres, Gran Bretaña del 6 al 10 de Marzo.
- ❖ 54º Período de Sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC); Londres, Gran Bretaña del 20 al 24 de Marzo.
- ❖ 10º Período de Sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG); Londres, Gran Bretaña del 3 al 7 de Abril.
- ❖ 91º Período de Sesiones del Comité Jurídico (LEG), Londres, Gran Bretaña del 24 al 28 de Abril.
- ❖ 81º Período de Sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC); Londres, Gran Bretaña del 10 al 19 de Mayo.
- ❖ Reunión de los Fondos Internacionales de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos; Londres, Gran Bretaña del 22 al 26 de Mayo.
- ❖ 14º Período de Sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI), Londres, Gran Bretaña del 5 al 9 de Junio.
- ❖ 56º Período de Sesiones del Comité de Cooperación Técnica (TC); Londres, Gran Bretaña del 13 al 15 de Junio.
- ❖ 96º Período de Sesiones del Consejo (C); Londres, Gran Bretaña del 19 al 23 de Junio.

[†] Programa de Reuniones para 2006 documento PROG/114, 1 de diciembre 2005, de la Organización Marítima Internacional (OMI).

- ❖ 33º Período de Sesiones del Comité de Facilitación (FAL); Londres, Gran Bretaña del 3 al 7 de Julio.
- ❖ 52º Período de Sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV); Londres, Gran Bretaña del 17 al 21 de Julio.
- ❖ 49º Período de Sesiones del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF), Londres, Gran Bretaña del 24 al 28 de Julio.
- ❖ 11º Período de Sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC), Londres, Gran Bretaña del 11 al 15 de Septiembre.
- ❖ 55º Período de Sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC); Londres, Gran Bretaña del 9 al 13 de Octubre.
- ❖ 92º Período de Sesiones del Comité Jurídico (LEG), Paris, Francia del 16 al 20 de Octubre.
- ❖ 28ª Reunión Consultiva de las Partes Contratantes del Convenio de Londres de 1972; Londres, Gran Bretaña del 30 de Octubre al 3 de Noviembre.
- ❖ 97º Período de Sesiones Ordinario del Consejo (C), Londres, Gran Bretaña del 6 al 10 de Noviembre.
- ❖ 82º Período de Sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC), Estambul, Turquía del 29 de Noviembre al 8 de Diciembre.

Reuniones Interperíodos aprobados por el Consejo.

- ❖ Grupo de Trabajo del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) sobre Identificación de Largo Alcance y Rastreo (LRIT); Londres, Gran Bretaña del 27 DE Febrero al 3 de Marzo.
- ❖ 2ª Sesión Conjunto OMI/OIT Ad Hoc de Expertos del Grupo de Trabajo sobre el trato justo de la Gente de Mar en caso de Accidente Marítimo; Londres, Gran Bretaña del 13 al 17 de Marzo

Reuniones Interperíodos en el Marco del Convenio de Londres 1972

- ❖ Reunión Interperíodo del Grupo de Trabajo sobre CO2; Londres, Gran Bretaña del 3 al 7 de Abril.

- ❖ Reunión Interperíodo Jurídico y relacionado al asunto del Grupo de Trabajo sobre CO₂; Londres, Gran Bretaña del 4 al 7 de Abril.
- ❖ 29° Periodo de Sesiones del Convenio de Londres de 1972 del Grupo Científico; Dalian, China del 5 al 9 de Junio.

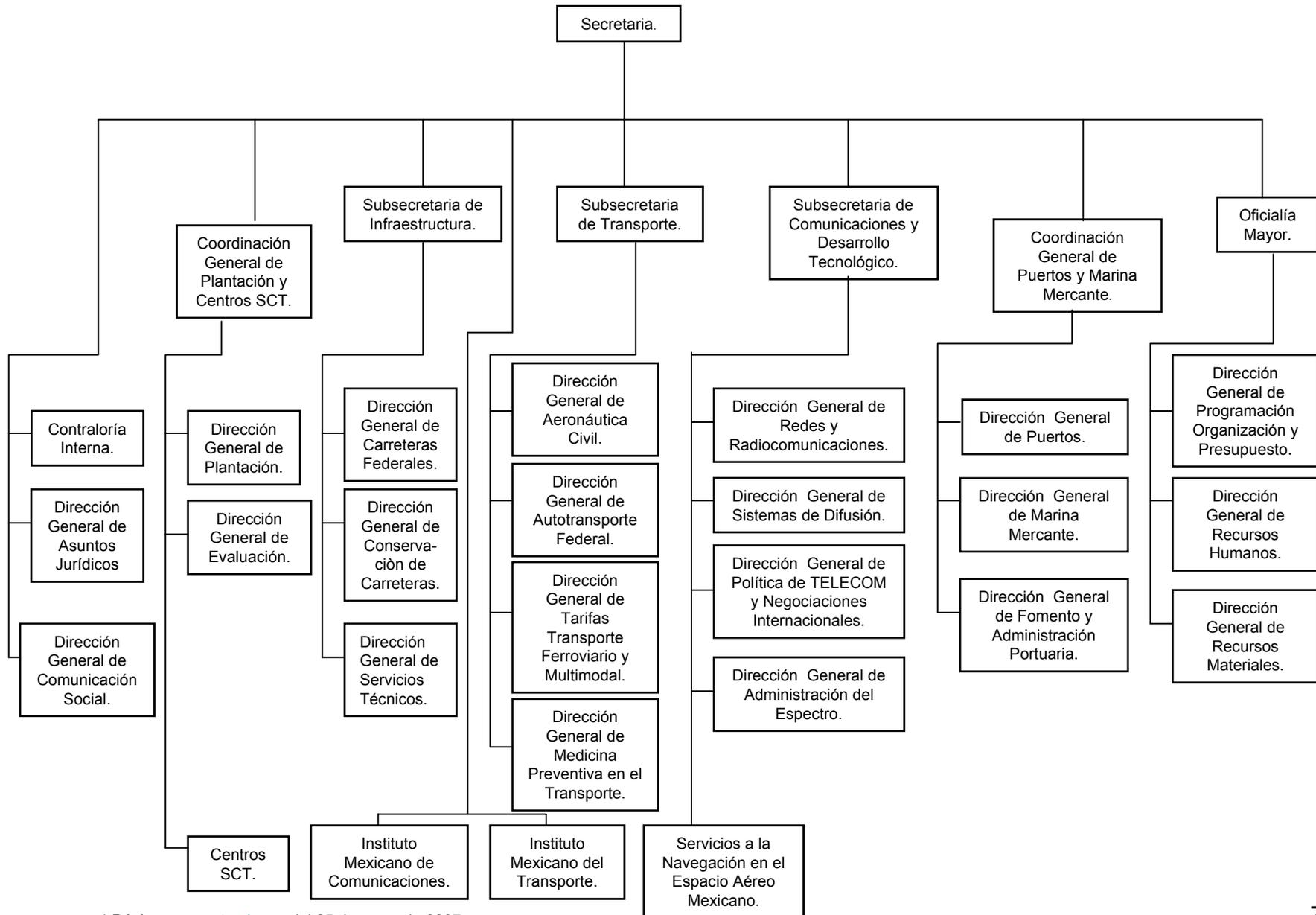
Programa de Reuniones de la Organización Marítima Internacional (OMI), para el Año 2007.[‡]

- 38° Período de Sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW), Londres, Gran Bretaña del 22 al 26 de Enero de 2007.
- 51° Período de Sesiones del Subcomité de Protección Contra Incendios (FP), Londres, Gran Bretaña del 5 al 9 de Febrero de 2007.
- 11° Período de Sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR), Londres, Gran Bretaña del 19 al 23 de Febrero de 2007.
- 50° Período de Sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE), Londres, Gran Bretaña del 5 al 9 de Marzo de 2007.
- 34° Período de Sesiones del Comité de Facilitación (FAL), Londres, Gran Bretaña del 26 al 30 de Marzo de 2007.
- 11° Período de Sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), Londres, Gran Bretaña del 16 al 20 de Abril de 2007.
- 50° Período de Sesiones del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF), Londres, Gran Bretaña del 30 de Abril al 4 de Mayo de 2007.
- Conferencia Internacional sobre Remoción de Restos de Naufragio, Londres, Gran Bretaña del 14 al 18 de Mayo de 2007.
- 15° Período de Sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI), Londres, Gran Bretaña del 4 al 8 de Junio de 2007.
- 57° Período de Sesiones del Comité de Cooperación Técnica (TC), Londres, Gran Bretaña el 18 al 21 de Junio de 2007.
- 98° Período de Sesiones del Consejo (C), Londres, Gran Bretaña del 25 al 29 de Junio de 2007.
- 56° Período de Sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), Londres, Gran Bretaña del 9 al 13 de Julio de 2007.

[‡] Programa de Reuniones para 2007, de la página www.imo.org/Newsroom, consultada el 14 de junio de 2007.

- 53º Período de Sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV), Londres, Gran Bretaña del 23 al 27 de Julio de 2007.
- 12º Período de Sesiones del Subcomité de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC), Londres, Gran Bretaña del 17 al 21 de Septiembre de 2007.
- 83º Período de Sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC), Londres, Gran Bretaña del 3 al 12 de Octubre de 2007.
- 93º Período de Sesiones del Comité Jurídico (LEG), Londres, Gran Bretaña del 22 al 26 de Octubre de 2007.
- 29ª Reunión Consultiva de las Partes Contratantes del Convenio de Londres de 1972, y 2ª Reunión de las Partes del Protocolo de Londres de 1996; Londres, Gran Bretaña del 5 al 9 de Noviembre de 2007.
- 24º Período de Sesiones Extraordinario del Consejo (C), Londres, Gran Bretaña del 15 al 16 de Noviembre de 2007.
- 25º Período de Sesiones de la Asamblea General; Londres, Gran Bretaña del 19 al 30 de Noviembre de 2007
- 99º Período de Sesiones del Consejo (C), Londres, Gran Bretaña el 30 de Noviembre de 2007

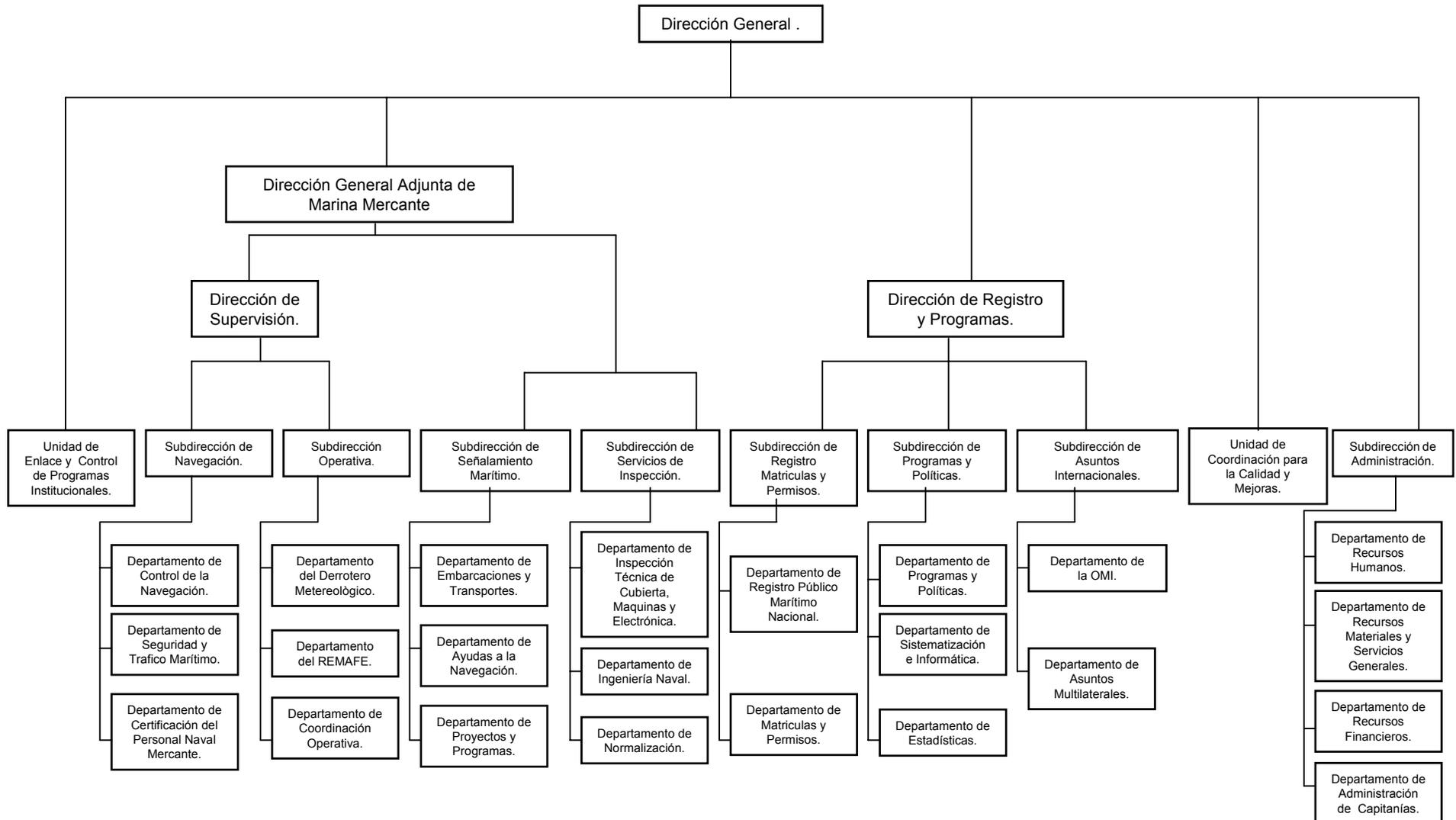
Organigrama de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*



* Página www.sct.gob.mx, del 25 de mayo de 2007.

Organigrama de la Dirección General de Marina Mercante.*

ANEXO 5



*Manual de Organización 2005, de la Dirección General de Marina Mercante.