La Organización Marítima Internacional y la adopción de normativa de carácter universal para lograr un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente, en mares limpios

Capitán de Navío SGC (r) Carlos Lema Osores
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales, como oficial naval de Capitanías y Guardacostas, graduado en 1973. Se ha desempeñado como: director ejecutivo; director de Seguridad y Vigilancia Acuática; director de Medio Ambiente; jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales; y Coordinador OMI-SECROCRAM, en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Director de Disciplina en la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau". Jefe de Ciencias Básicas en la Escuela Naval. Comandante del BAP *Río Huarmey*. Capitán de Puerto de Supe. Magíster en Administración de Puertos y Transporte Marítimo en la Universidad Marítima Mundial en Suecia. Graduado en los cursos: V Especial de Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales; Comando y Estado Mayor; Básico de Estado Mayor. Asesor de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Actualmente se desempeña como asesor en la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.



RESUMEN
El presente artículo tiene por finalidad dar a conocer los antecedentes de la Organización Marítima Internacional, OMI, su constitución, así como las funciones que desempeña como primer organismo especializado de las Naciones Unidas dedicado exclusivamente a cuestiones marítimas, foro donde se elaboran y adoptan los instrumentos convencionales que norman la seguridad del transporte marítimo internacional, la protección del medio ambiente por los buques y los aspectos jurídicos relacionados

PALABRAS CLAVE
Naciones Unidas, Organización Marítima Internacional, OMI, Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, OCMI, Convenio, transporte Marítimo, Buques, Seguridad, Protección, Ambiente Marino.

ABSTRACT
The purpose of this article is to analyze background information on the International Maritime Organization (IMO), its constitution, and the functions it performs as the first specialized agency of the United Nations devoted exclusively to maritime matters, IMO is a forum where conventional regulating instruments for the safety of international maritime transport are elaborated and adopted, the protection of the environment by ships and legal aspects related, are developed and adopted.

KEYWORDS
United Nations, International Maritime Organization, IMO, Inter-governmental Maritime Consultative Organization, IMCO, Convention, Maritime Transport, Ships, Safety, Security, Marine Environment.

ANTECEDENTES

Desde inicios de la navegación marítima, dedicada básicamente a cubrir la necesidad de los pueblos de realizar intercambios comerciales de lo que producían o requerían, o para efectuar la caza y pesca de recursos marinos para

• Artículo recibido el 14 de julio de 2018, aprobado para su publicación el 22 de julio de 2018

la subsistencia de sus poblaciones, los aspectos relativos a la seguridad de las embarcaciones y de sus tripulaciones no se regían por normas coordinadas y acordadas entre los reinos o Estados, sino por las buenas prácticas, usos y costumbres, gran parte de ellos no escritos, que los navegantes adquirían a través de su experiencia en la mar. A lo más, existían ciertas normas de aplicación estrictamente local y para los buques de sus propias banderas, que, más allá de referirse a la seguridad de la vida humana, estaban orientadas principalmente a asuntos comerciales, como los contratos entre los participantes del comercio marítimo, entre otros aspectos.

En los albores del siglo XIX, tras el invento de las máquinas a vapor y la construcción de las primeras naves con este tipo de propulsión, se implementaron algunas pocas reglas relativas a la seguridad de los buques, que variaban según el país de su construcción. Es así que, recién en 1855, se iniciaron valiosos intentos para contar con reglas de carácter internacional sobre seguridad de los buques, al elaborarse el primer Código Internacional de Señales, el International Code of Signals[1], adoptado en 1857. Este Código establecía un sistema de procedimientos de navegación y seguridad que debía utilizarse para establecer comunicación entre los buques, acerca de sus intenciones de movimiento, situación de las naves, requerimientos de auxilio, etc., sobre todo en casos de diferencias de idioma.

En 1863, continuó la tendencia de uniformizar la legislación con la adopción de las "Reglas para prevenir abordajes", tras un acuerdo internacional que buscaba una navegación segura para evitar las situaciones de peligro o de abordaje entre buques. Ambas iniciativas, la de 1855 y la de 1863, fueron promovidas por la British Board of Commerce, del Reino Unido[2].

La necesidad de cooperación entre las naciones llevó a que, en 1889, durante una conferencia marítima internacional, convocada en Washington, Estados Unidos, se propusiera el establecimiento de un organismo internacional, de carácter permanente, que regulara el transporte marítimo. Esta iniciativa no prosperó y fue rechazada porque su creación no se consideró oportuna. Al parecer, la razón fue que los navieros no aceptaron ningún intento de control sobre sus actividades que pudiera afectar o limitar su libertad comercial.

---

1. NATIONAL IMAGERY AND MAPPING AGENCY. PUB.102. *International Code of Signals for Visual, Sound and Radio Communications.* 1969, revisado en 2003.
2. WERNER, Jeff. *The History of the Rule of the Road. Sailing Vessel History. All At Sea*. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.allatsea.net/the-history-of-the-rule-of-the-road/



No fue hasta 1945, con la creación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), al concluir la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), que se crearon diversas organizaciones internacionales, como parte del sistema de las Naciones Unidas, responsables de variados asuntos: la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), la Organización Mundial de la Salud (OMS), entre otras, que llevaron a pensar nuevamente en la fundación de un organismo similar especializado en el transporte marítimo.

Creación de la OMI

Así, en octubre de 1946, teniendo en consideración la naturaleza internacional del transporte marítimo, y que las acciones que se tomaran para fortalecer la seguridad marítima serían más efectivas si se llevaban a cabo de manera conjunta, por todas las naciones, con alcance global, en lugar de que cada país actuara de manera unilateral y sin ninguna coordinación, las Naciones Unidas establecieron un Consejo Consultivo Marítimo Provisional. La tarea de este Consejo fue elaborar un proyecto de convenio internacional para constituir de una nueva organización, de carácter marítimo, que se encargara de lo relacionado con el transporte marítimo, especialmente con su seguridad, de manera que fuera presentado para su adopción durante una conferencia internacional a ser convocada más adelante.

3. Acta final y texto del convenio contenidos en los documentos E/CONF.4/1 y E/CONF.4/2.

La conferencia fue organizada por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas y se llevó a cabo en Ginebra, Suiza, del 19 febrero al 6 de marzo de 1948. El 6 marzo se adaptó el convenio que constituyó a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) como una agencia especializada de las Naciones Unidas, con sede en Londres, Reino Unido[3]. Era la primera organización internacional dedicada exclusivamente a asuntos marítimos.

La constitución de la OCMI se hizo recién efectiva el 17 de marzo de 1958, cuando se cumplieron los requisitos para su entrada en vigor. Participaron en la conferencia de 1948 solo 36 países, incluido el Perú, cuatro de ellos en calidad de observadores.

La asamblea de la OCMI fue convocada para su sesión inaugural, el 9 de enero de 1959, en la Church House, en el centro de Londres[4], ciudad designada como sede permanente de la organización. A la fecha, cuenta con 174 Estados miembros y tres miembros asociados: Hong Kong (China), Islas Feroe (Dinamarca) y Macao (China), que representan el 99% de la flota mercante mundial, en términos de arqueo bruto. Todos los Estados que lo deseen pueden ser parte de esta organización internacional.

El Perú es Estado miembro de la OMI desde 1968, de conformidad con la Resolución Suprema 178 del 12 de marzo de 1968 (en vigor a partir del 15 de abril de 2018[5]), que aprueba la convención relativa a la constitución de la OCMI. Este nombre fue modificado el 22 de mayo de 1982 por el actual de Organización Marítima Internacional (OMI), como resultado de una enmienda aprobada en 1975 al convenio constitutivo.

La Marina de Guerra del Perú está estrechamente vinculada con la misión y los objetivos de esta importante organización. Participa en sus asambleas y reuniones, en ejercicio de la atribución de Autoridad Marítima Nacional, conferida por el Estado peruano, de acuerdo con la ley, a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, para velar por la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino y la represión de las actividades ilícitas.

---

3. Acta final y texto del convenio contenidos en los documentos E/CONF.4/1 y E/CONF.4/2.
4. OMI. La organización marítima de Naciones Unidas celebra su 70 aniversario con SM la Reina Isabel II. 6 de marzo de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/05imo70.aspx
5. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Archivo Nacional de Tratados. Embajador Juan Miguel Bákula Patiño. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Tratados_Multilateral.xsp?action=openDocument&documentId=1552



La OMI es responsable de la adopción de normas de aplicación mundial para brindar seguridad y protección al transporte marítimo internacional, así como proteger el medio ambiente marino de la contaminación ocasionada por los buques. Sus objetivos están establecidos en el artículo 1 del Convenio de Constitución, donde resalta lo siguiente[6]:

> Deparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, y atender las cuestiones administrativas y jurídicas relacionadas con los objetivos enunciados en el presente artículo.

Los objetivos de la OMI se recogen en su lema: una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios[7]. Su misión consiste en: "Fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible". Esta misión se cumplirá mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques, así como mediante la consideración de los asuntos jurídicos

6. OMI. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, del 6 de marzo de 1948. Ginebra, Suiza. Series de Tratados, Naciones Unidas. 1988.
7. OMI. ¿Qué es? [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://media.onu.org.do/ONU_DO_web/596/posts/docs/0343498001352744999.pdf

conexos y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme[8]".

Organización

La OMI constituye un foro internacional donde los Estados miembros intercambian pareceres sobre diferentes iniciativas y propuestas de solución a los problemas relativos a cuestiones técnicas y jurídicas. Se formulan y adoptan nuevas normas de carácter obligatorio, así como recomendaciones de cumplimiento voluntario. Cuando es pertinente, se realizan conferencias internacionales marítimas para adoptar convenios o acuerdos internacionales sobre los asuntos de su competencia.

Para dicho fin, la OMI está conformada por la Asamblea, un Consejo, cinco comités técnicos, siete órganos auxiliares y una secretaría. La Asamblea es el órgano rector y está constituido por representantes de todos los Estados miembros. Se reúnen en sesiones ordinarias bianuales, de noviembre a diciembre. El último periodo de sesiones ordinario de la Asamblea, el 30.º, se llevó a cabo del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2017. La siguiente reunión se realizará a finales del próximo año.

Corresponde a la Asamblea aprobar el presupuesto de la organización y las contribuciones que deben ser asumidas por cada Estado miembro como aporte al presupuesto. El importe está referido al total del arqueo bruto de la flota mercante de cada país, conforme a una escala de cuotas acordadas. También es función de la Asamblea aprobar las normas relativas a la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas cuyos proyectos hayan sido elaborados por los Comités y sus órganos auxiliares. La elección de los países que conformarán el Consejo de la OMI es otra de las funciones importantes de la Asamblea, al igual que aprobar el nombramiento del secretario general.

El Consejo es el organismo principal de esta organización, después de la Asamblea. Está integrado por 40 Estados miembros elegidos para un periodo de dos años, con posibilidad de ser reelegidos. Se reúne dos veces anualmente, en junio y noviembre, y asume las funciones de órgano rector de la OMI du-

8. OMI. Resolución de la Asamblea OMI A.1110(30) del 6 de diciembre de 2017. Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2018-2023. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/About/strategy/Paginas/Default.aspx



rante el tiempo que media entre los periodos de sesiones de la Asamblea. Le corresponde coordinar la labor de los comités y de sus órganos auxiliares, y velar por la coherencia con los objetivos globales de la organización.

Durante la 30 Asamblea realizada en diciembre de 2017, el Perú fue reelecto como miembro del Consejo, en la categoría C, para el bienio 2018-2019. Los siguientes países conforman actualmente el Consejo de la OMI para dicho periodo:

Categoría a: 10 Estados con los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales:

> China, Estados Unidos, Rusia, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Panamá, Reino Unido y República de Corea.

Categoría b: 10 Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional:

> Alemania, Australia, Brasil, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, España, Francia, India, Holanda y Suecia.

Categoría c: 20 Estados no elegidos con arreglo a lo dispuesto en *a* y *b*, que tengan intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación, y cuya integración en el Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo:

> Bahamas, Bélgica, Chile, Chipre, Dinamarca, Egipto, Filipinas, Indonesia, Jamaica, Kenia, Liberia, Malasia, Malta, México, Marruecos, Perú, Singapur, Sudáfrica, Tailandia y Turquía.



El Perú fue elegido miembro del Consejo por primera vez en 1977. Posteriormente fue elegido en 1979, 1987, 2015 y 2017.

Durante el 120° periodo de sesiones del Consejo, realizado del 2 al 5 de julio de 2018, el señor vicealmirante (r) Edmundo Deville del Campo, representante permanente alterno del Perú ante la OMI desde 2017, fue elegido, por aclamación, vicepresidente del Consejo por un periodo de dos años. El almirante Deville se desempeñó como director general de Capitanías y Guardacostas de 2012 a 2013, y su elección es motivo de orgullo y un reconocimiento a su valioso aporte profesional responsable en beneficio de la comunidad marítima nacional e internacional.

También forman parte de la organización de la OMI los cinco siguientes comités técnicos, que están abiertos a la participación de todos los Estados miembros:

Comité de Seguridad Marítima (MSC)

Comité de Protección del Medio Marino (MEPC)

Comité Jurídico (LEG)

Comité de Facilitación (FAL)

Comité de Cooperación Técnica (TC)

El Comité de Seguridad Marítima (Maritime Safety Committee, MSC)

Es el órgano técnico más importante de la organización. Sus funciones incluyen examinar todas las cuestiones que sean competencia de la OMI en cuanto a construcción y equipo de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, formación y guardia, comunicaciones, seguridad de la navegación, mercancías peligrosas, procedimientos y prescripciones relativos a la seguridad marítima, información de seguridad, diarios y registros de navegación, investigación de siniestros marítimos, búsqueda y salvamento, y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima.

Le corresponde someter a la consideración del Consejo las propuestas de reglas de seguridad o de enmiendas a las existentes, así como las recomenda-

ciones y directrices que el comité haya elaborado, y un informe acerca de la labor desarrollada por el comité desde la celebración del precedente periodo de sesiones del Consejo.

El Comité de Protección del Medio Marino (Marine Environment Protection Committee, MEPC)

Tiene la facultad de examinar todo asunto que sea competencia de la organización en la prevención y contención de la contaminación ocasionada por los buques. Se ocupa especialmente de la aprobación y enmienda de convenios y de otras medidas para garantizar su observancia.

Le corresponde someter a consideración del Consejo las propuestas de reglas para la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, las enmiendas a dichas reglas, y las propuestas de recomendaciones y directrices que el comité haya elaborado.

El MSC y el MEPC son asistidos en su labor por los siguientes siete subcomités, cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan, en los que también pueden participar representantes de todos los Estados miembros:

1. Subcomité de Factor Humano, Formación y Guardia (Human Element, Training and Watchkeeping, HTW)
2. Subcomité de Implantación de los Instrumentos de la OMI (Implementation of IMO Instruments, III)
3. Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (Navigation, Communications and Search and Rescue, NCSR)
4. Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación (Pollution Prevention and Response, PPR)
5. Subcomité de Proyecto y Construcción del Buque (Ship Design and Construction, SDC)
6. Subcomité de Sistemas y Equipo del Buque (Ship Systems and Equipment, SSE)
7. Subcomité de Transporte de Cargas y Contenedores (Carriage of Cargoes and Containers, CCC)

Los subcomités se encargan de examinar las cuestiones técnicas de su competencia, incluida la preparación de nuevos instrumentos normativos, directrices



y recomendaciones, así las enmiendas que haya que efectuar a los existentes, para su examen por los Comités MSC y MEPC.

El Comité Jurídico (Legal Committee, LEG): se encarga de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la organización. Debe someter a consideración del Consejo los proyectos de convenios internacionales y las enmiendas a los convenios internacionales que el comité haya elaborado. Igualmente, debe presentar un informe acerca de la labor desarrollada por el comité desde la celebración del precedente periodo de sesiones del Consejo.

El Comité de Facilitación (Facilitation Committee, FAL): se encarga de las actividades y funciones de la OMI relativas a la facilitación del tráfico marítimo internacional, con el fin de reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques. Se encarga también de los casos de polizonaje, del tráfico o transporte de migrantes por mar, y de la intervención a bordo de las autoridades gubernamentales pertinentes.

El Comité de Cooperación Técnica (Technical Cooperation Committee, TCC): coordina el trabajo de la OMI en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica, particularmente a los países en desarrollo. Le corresponde exa-

minar toda cuestión que sea competencia de la organización en cuanto a la ejecución de los proyectos de cooperación técnica con fondos previstos por el programa pertinente de las Naciones Unidas, respecto del cual la organización actúe como organismo de ejecución, organismo cooperador o con fondos en fideicomiso proporcionados voluntariamente a la organización, y cualesquiera otras cuestiones relacionadas con las actividades de la organización en el campo de la cooperación técnica.

La Secretaría de la OMI: está integrada por el secretario general, cuyo nombramiento es aprobado por la Asamblea, y por más de 300 funcionarios que la organización requiere para su normal funcionamiento. El actual secretario general es el señor Kitack Lim, de Corea, elegido por el Consejo para ejercer el cargo desde el 1 de enero de 2016. En años anteriores desempeñaron dicho cargo las siguientes personas[9]:

1. Ove Nielsen (Dinamarca)	1959-1961
2. William Graham (Reino Unido, interino)	1961-1963
3. Jean Roullier (Francia)	1964-1967
4. Colin Goad (Reino Unido)	1968-1973
5. Chandrika Prasad Srivastava (India)	1974-1989
6. William A. O'Neil (Canadá)	1990-2003
7. Efthimios E. Mitropoulos (Grecia)	2004-2011
8. Koji Sekimizu (Japón)	2012-2015
9. Kitack Lim (Corea)	2016-

Proceso de adopción de la normativa internacional

Normalmente las propuestas de nuevos convenios nacen en el seno de la OMI, por la inquietud de los mismos Estados miembros de buscar solución o normar aspectos del transporte marítimo que los afecta y que son de común interés. Los comités se encargan de la iniciativa y labor preliminar sobre un convenio, el cual es trabajado con el apoyo de los subcomités involucrados. Por lo general, la propuesta se hace en primer lugar en el seno de uno de los comités, ya que estos se reúnen con mayor frecuencia que los órganos

9. OMI. Estructura de la OMI. S. f. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/about/paginas/structure.aspx#9

principales. Si el comité llega a un acuerdo, la propuesta se eleva al Consejo y, en caso necesario, a la Asamblea.



Posteriormente, se convoca a una conferencia internacional para su adopción y se invita a todos los Estados miembros de las Naciones Unidas. Antes de que se reúna la conferencia, se distribuye el proyecto de convenio a los Gobiernos para que formulen observaciones. Acto seguido, la conferencia examina detenidamente el proyecto de convenio y las observaciones que hubiesen enviado los Gobiernos. Se introducen los cambios necesarios, a fin de formular un proyecto aceptable para todos o para la mayoría de los Gobiernos representados. A continuación, el instrumento es adoptado por la conferencia y depositado ante el secretario general, quien envía copias a los Gobiernos. El convenio queda abierto a la firma de los Estados, habitualmente durante un periodo de 12 meses. Los signatarios pueden ratificar o aceptar el convenio, y los no signatarios pueden adherirse al mismo.

La adopción de un convenio es la conclusión de la primera etapa de un largo proceso. Antes de que el convenio entre en vigor, es decir, antes de que sea obligatorio para los Estados que lo han ratificado, debe ser aceptado oficialmente mediante su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, métodos establecidos para que los Estados manifiesten su consentimiento de obligarse por un tratado.

Principales instrumentos protocolares adoptados

La OMI, en sus 70 largos años de experiencia, ha formulado más de 50 tratados internacionales, junto con códigos, procedimientos, directrices y otros textos conexos. En el cuadro siguiente se listan los convenios internacionales vigentes a la fecha. Se indican aquellos de los que Perú es Estado parte[10]:

10. Documento OMI LEG 105/10 del 19 de enero de 2018. Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité Jurídico.

Convenio	Perú, Estado parte
Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965	×
Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966	×
Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969	×
Convenio internacional relativo a la intervención en altamar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969	
Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969	×
Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971	
Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971	
Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de material nuclear, 1971	
Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972	×
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, Convenio de Londres	×
Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972	×
Protocolo relativo a la intervención en altamar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973	
Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973	
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Marpol)	×
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Solas)	×
Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Satélites Móviles (IMSO), 1976	×
Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976	
Protocolo de 1976 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969	×
Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, sustituido por el Protocolo de Torremolinos de 1993	×
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,	×
Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979	×

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988	×
Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988	×
Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989	
Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990	×
Protocolo de 1990 que enmienda el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969	×
Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971	
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995	
Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP)	
Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976	
Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres, 1972	×
Protocolo de 1997 sobre el Convenio Marpol, introduce nuevo anexo VI: Contaminación atmosférica ocasionada por los buques	×
Protocolo de 2000 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971	
Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001	
Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001	
Protocolo de 2002 correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	
Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional para la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992	
Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004	×
Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988	
Protocolo de 2005 relativo al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988	
Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007	

Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009	
Protocolo de 2010 relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996	
Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros	

Si bien la OMI no cuenta con la competencia para exigir el cumplimiento de la normativa internacional por parte de sus Estados miembros, ha demostrado, a través de sus 70 años de existencia, el acierto que tuvieron los países promotores de constituir este importante foro especializado mundial, que ha permitido lograr un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente, en mares limpios: un transporte marítimo mejor, para un futuro mejor[11].

Bibliografía

- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Archivo Nacional de Tratados. Embajador Juan Miguel Bákula Patiño. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Tratados_Multilateral.xsp?action=openDocument&documentId=1552
- NATIONAL IMAGERY AND MAPPING AGENCY. PUB 102. International Code of Signals for Visual, Sound and Radio Communications. 1969, revisado en 2003.
- OMI. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, del 6 de marzo de 1948. Ginebra, Suiza. Series de Tratados, Naciones Unidas. 1988.
- OMI. Resolución de la Asamblea OMI A.1110(30) del 6 de diciembre de 2017. Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2018-2023. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/About/strategy/Paginas/Default.aspx
- OMI. La organización marítima de Naciones Unidas celebra su 70 aniversario con SM la Reina Isabel II. 6 de marzo de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/05imo70.aspx
- OMI. Día marítimo mundial de 2018: "OMI 70: Nuestro legado, un transporte marítimo mejor para un futuro mejor". 26 de setiembre de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/15_wmd2018.aspx
- OMI. Estructura de la OMI. S. f. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/about/paginas/structure.aspx#9
- OMI. ¿Qué es? S. f. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://media.onu.org.do/ONU_DO_web/596/posts/docs/034349800135274499 9.pdf
- WERNER, Jeff. The History of the Rule of the Roa d. Sailing Vessel History. All At Sea. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.allatsea.net/the-history-of-the-rule-of-the-road/

11. OMI. Día marítimo mundial de 2018: "OMI 70: Nuestro legado, un transporte marítimo mejor para un futuro mejor". 26 de setiembre de 2018. [Consulta: 4 de octubre de 2018]. Disponible en: http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/15_wmd2018.aspx

