29/10/2026 - 07:53 pm

Convenios OMI (Organización Marítima Internacional)

Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional

Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional

Imagen



Objeto:

La Organización Marítima Internacional – OMI fue creado el 6 de marzo de 1948 en la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas en Ginebra-Suiza. La OMI, como organismo especializado de las Naciones Unidas, entró en funcionamiento hasta el año 1958.

De acuerdo al Convenio, la Organización se ocupa exclusivamente de asuntos marítimos y, en particular, del fomento de la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. Igualmente, el Convenio establece la estructura interna de la Organización determinando los órganos y funciones de cada uno de estos:

La OMI tiene una Asamblea (representación de todos los estados), un Consejo (dividido en tres categorías y con un total de 40 miembros) y una Secretaría, las cuales son órganos tanto administrativos, de concertación y decisorios.

Paralelamente establece los Comités Técnicos y sus respectivas funciones. Los Comités Técnicos de Protección del Medio Marino, Seguridad Marítima, Cooperación Técnica y Jurídico, son los órganos técnicos encargados de hacer un estudio pormenorizado de los convenios técnicos marítimos que se encuentran en vigor internacional, y realizan propuestas de mejoras para su correcta implementación y cobertura. También lanzan nuevas propuestas para nuevos instrumentos internacionales de carácter técnico marítimo.

La Parte XII del Convenio establece que es deber de los Estados parte, realizar contribuciones a la Organización, las cuales se traducen en el voto del Estado. Además establece las publicaciones a las cuales se puede tener acceso, la cooperación técnica y el funcionamiento administrativo de la Organización.

Fecha de entrada en vigor: 6 de marzo de 1948.

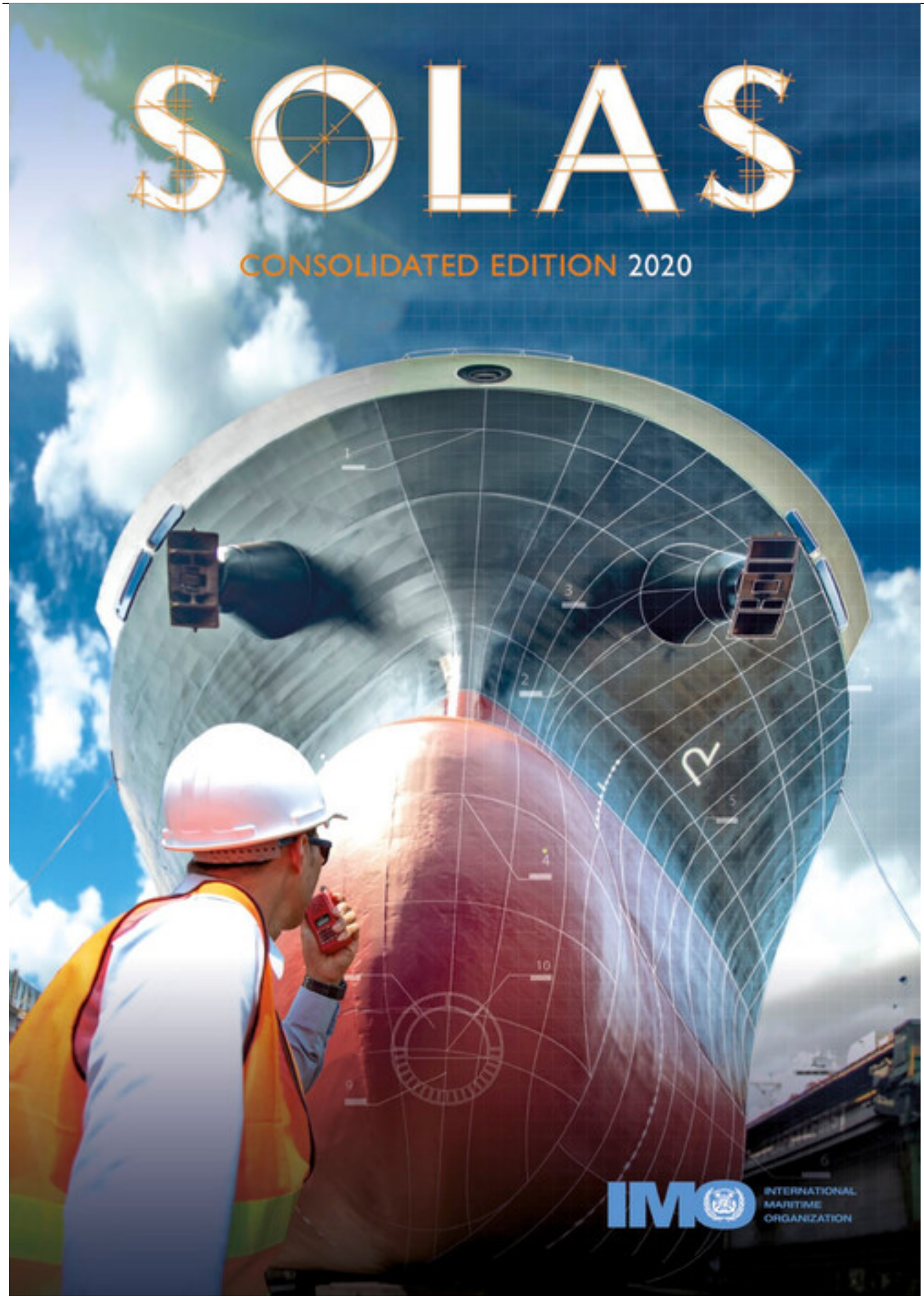
Ley aprobatoria en Colombia: Ley 6 de 1974.

Convenios más relevantes de la Organización Marítima Internacional

1. Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar- SOLAS

El Convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960.

Imagen


SOLAS
CONSOLIDATED EDITION 2020
IMO
INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

Objeto:

El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974- SOLAS, establece normas que deben cumplir las naves mercantes que realizan tráfico internacional con el fin de efectuar una navegación con seguridad. Dichas normas refieren aspectos de diseño, construcción, integridad de casco, maquinaria, sistemas y equipos para emergencias, prevención y lucha contraincendio, salvamento, evacuación, sistemas y equipos de comunicaciones, sistemas y equipos de navegación, manejo, estiba de diferentes tipos de carga y de buques (a granel, gases licuados, químicos, etc), sistemas de gestión operacional relativos a la seguridad y protección de las buques y de las instalaciones portuarias.

El Convenio SOLAS incluye disposiciones por las que se establecen obligaciones de carácter general, procedimientos de enmienda y otras disposiciones, acompañado de un anexo dividido en 12 capítulos.

Consulte aquí más información sobre el Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar- SOLAS.

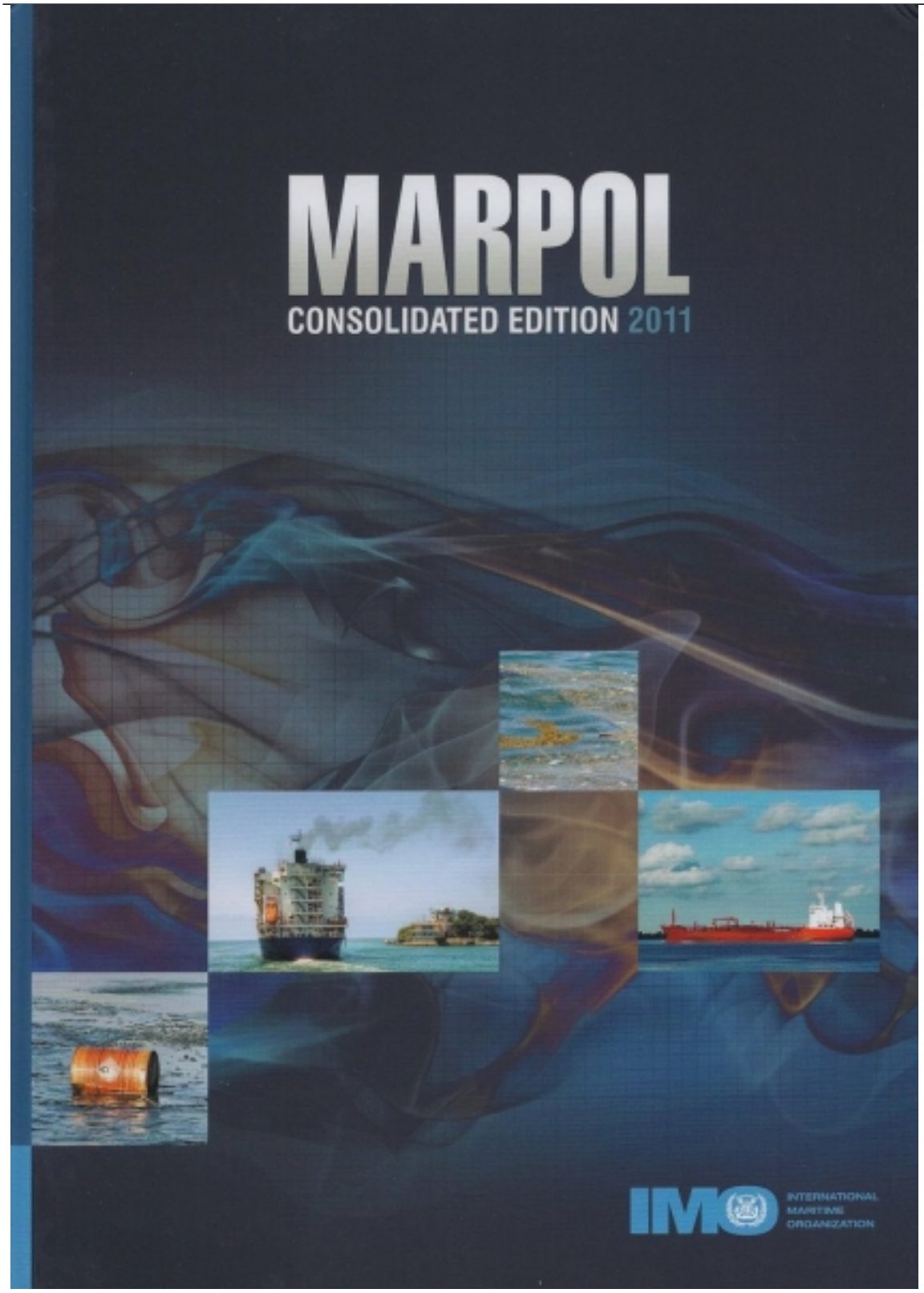
Fecha de entrada en vigor: 25 de mayo de 1980.

Ley aprobatoria en Colombia: Ley 8ª de 1980. Puede consultarla aquí.

2. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (1973) modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 MARPOL.

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) es el principal convenio internacional, que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales.

Imagen



Objeto:

En el Convenio figuran reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, tanto accidental como procedente de las operaciones normales. Actualmente incluye seis anexos técnicos; en la mayoría de ellos figuran zonas especiales en las cuales se realizan controles estrictos respecto de las descargas operacionales.

Las obligaciones acordadas por los Estados Parte en el MARPOL 73/78 emanan de los veinte artículos, los dos Protocolos del Convenio y las reglas para prevenir los seis tipos distintos de contaminación ocasionados por las actividades normales de los buques que figuran en los anexos del Convenio. Los anexos versan sobre los siguientes temas:

- **Los Anexos I y II** tratan, respectivamente, de la contaminación por hidrocarburos y de las sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.
- **El Anexo III** versa sobre las sustancias perjudiciales que se transportan en bultos.
- **El Anexo IV** establece prescripciones sobre aguas sucias y entró en vigor el 27 septiembre 2003.
- **El Anexo V** trata sobre los diferentes tipos de basuras y las formas en las que se pueden evacuar.
- **El Anexo VI** versa sobre la contaminación atmosférica proveniente de los buques.

El MARPOL se aplica respecto a la flota nacional de un Estado Parte en el Convenio y a los buques de cualquier otro pabellón, incluyendo las plataformas fijas y flotantes, que estén en las aguas o puertos de dicho Estado.

Con la excepción del Anexo III, todos los otros Anexos del MARPOL 73/78 estipulan que una de las obligaciones del Estado es asegurarse de que se provean y mantengan instalaciones receptoras "adecuadas" en los puertos para la descarga de residuos procedentes de las operaciones normales de los buques. El término "adecuadas" en virtud del Convenio, incluye satisfacer los requerimientos del buque, es decir, tener la debida capacidad, ser accesibles para el buque y no causar demoras innecesarias.

Si bien la jurisdicción del MARPOL con respecto a los desechos de los buques se termina en el muelle; la gestión, incluidos el tratamiento y la eliminación final de todos los desechos de los buques de estas instalaciones, cae totalmente dentro de la jurisdicción del Estado. Se entiende, sin embargo, que todo tratamiento y la eliminación final de los desechos de los buques deberían realizarse de manera que se respete el ambiente.

Fecha de entrada en vigor: 2 octubre 1983.

Ley aprobatoria en Colombia: Ley 12 de 1981. Puede consultarla aquí.

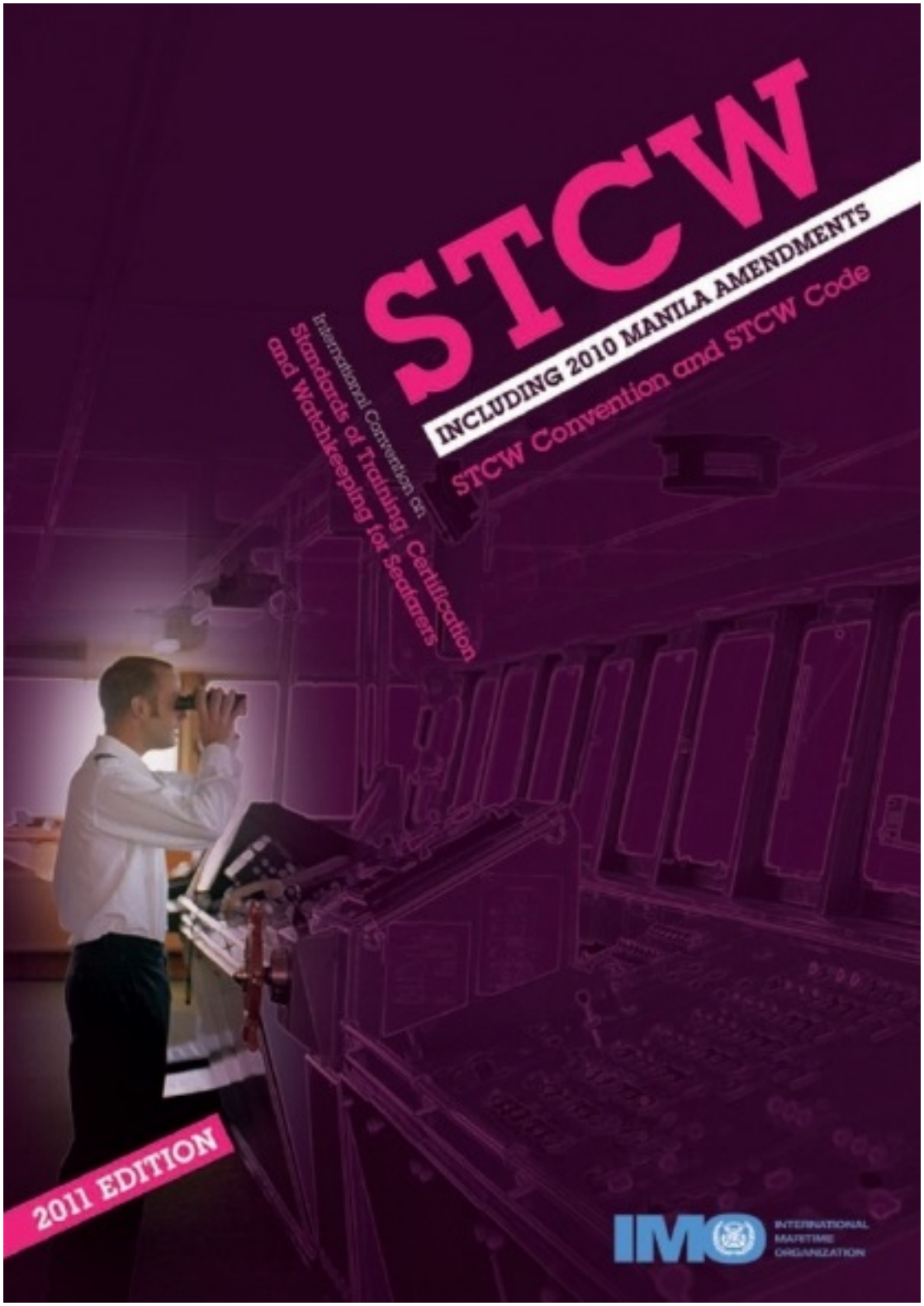
Colombia **NO** es Estado Parte del Protocolo de 1997 que aprueba el Anexo VI del Convenio MARPOL.

Consulte aquí más información sobre el Convenio MARPOL.

3. Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar- STCW

El Convenio de formación de 1978 fue el primero en establecer prescripciones básicas relativas a la formación, titulación y guardia para la gente de mar a nivel internacional. Anteriormente, cada Gobierno establecía sus propias normas de formación, titulación y guardia aplicables a los oficiales y marineros en general, sin remitirse a las prácticas de otros países. Por ello, las normas y procedimientos eran muy dispares, pese a que el transporte marítimo es el más internacional de todos los sectores económicos.

Imagen



Objeto

Establece los requisitos mínimos que debe satisfacer la gente de mar para obtener el respectivo título idóneo. Son reglas aceptables para el entrenamiento, la evaluación y la titulación. Dicta disposiciones y principios generales en formación, capacitación y desempeño en temas como: sección de puente, sección de máquinas, sección de radiocomunicaciones, requisitos especiales para el personal de buques tanque y suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia.

En términos generales, el Convenio contiene prescripciones fundamentales; estas son ampliadas y aclaradas posteriormente en el Código de Formación adoptado en 1995, el cual está compuesto por las partes A y B.

La parte A del Código es de cumplimiento obligatorio mientras que la parte B tiene carácter de recomendación. No obstante, las recomendaciones representan, en general, un enfoque que ha quedado armonizado tras las deliberaciones pertinentes en el seno de la OMI y las consultas con otras organizaciones internacionales.

El Código ha tenido igualmente desde el año 1995 una serie de enmiendas que han contribuido a la exactitud y especificidad para la aplicación correcta de este instrumento internacional.

Dichas enmiendas son, para la parte A, las relativas a las especificaciones de las normas mínimas de competencia en gestión de emergencias y comportamiento humano (en vigor desde enero 1 de 1999) y las relativas a las especificaciones de las normas mínimas de competencia aplicables a los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto diferente o superior a 500 (en vigor desde enero 1 de 2003).

Fecha de entrada en vigor: 28 de abril de 1984

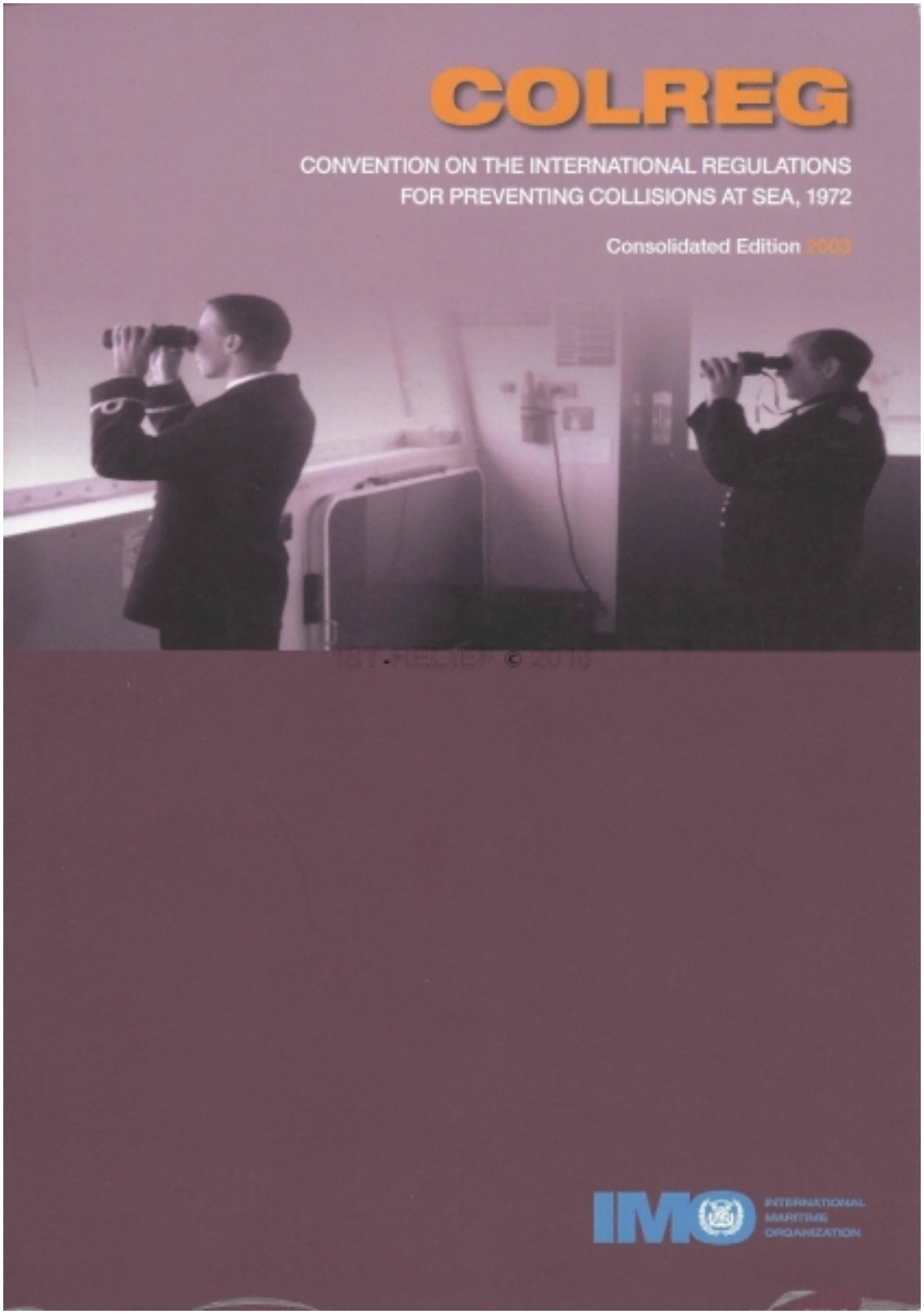
Ley aprobatoria en Colombia: Ley 35 de 1981. Puede consultarla aquí.

Consulte aquí más información sobre el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

Convenios relativos a la seguridad y protección marítima y la interfaz buque – puerto

1. Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes- COLREG

Imagen



Objeto:

El Convenio de 1972 tuvo por objeto actualizar y sustituir el Reglamento para prevenir los abordajes de 1960, el cual se había adoptado al mismo tiempo que el Convenio SOLAS, 1960.

El Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972 (Reglamento de abordajes), se estableció con el objeto de actualizar y sustituir el Reglamento para prevenir los abordajes de 1960, que se adjuntó en el Convenio SOLAS adoptado aquel año.

El Convenio de 1972 también incorporó el procedimiento de aceptación tácita. Una de las innovaciones más importantes del Reglamento de 1972 fue la importancia que se concede a los dispositivos de separación del tráfico. La regla 10 dispone que los buques que hagan uso de estos dispositivos, deberán navegar en la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección general de la corriente del tráfico indicada para dicha vía, y manteniendo su rumbo fuera de la línea o zona de separación del tráfico. En lo posible, los buques evitarán cruzar las vías de circulación. Cuando sea necesario cruzar una de estas, deberá hacerlo siguiendo un rumbo que, en la medida de lo posible, forme una perpendicular con la dirección general de la corriente del tráfico.

Fecha de entrada en vigor: 15 de julio de 1977.

Ley aprobatoria en Colombia: Ley 13 de 1981. Puede consultarla aquí.

Consulte aquí más información sobre el Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes.

2. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga- LOAD LINES

Imagen



El Convenio Constitutivo y Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite establece líneas de carga mínimas para buques que efectúen viajes internacionales, así como el método para el cálculo y determinación acorde al tipo de buque y área donde navega. Igualmente, determina los requerimientos mínimos a ser exigidos a bordo de embarcaciones para asegurar una integridad estructural, basada en los conceptos de estanqueidad al tiempo y al agua.

El Convenio incluye el Anexo I, que se divide en cuatro capítulos:

Capítulo I - Generalidades.

Capítulo II - Condiciones de asignación del francobordo.

Capítulo III - Los francobordos.

Capítulo IV - Prescripciones especiales para buques a los que se asigne un francobordo para el transporte de madera en cubierta.

Fecha de entrada en vigor: 21 de julio de 1968.

Ley aprobatoria en Colombia: Ley 3ª de 1987. Puede consultarla aquí.

Implementación:

Colombia, a través de la Dirección General Marítima en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, trabaja en la determinación de los parámetros que deben ser cumplidos por las embarcaciones que no sean cobijadas por este convenio.

En 1988, la OMI elaboró un protocolo modificatorio. DIMAR elaboró la exposición de motivos para su adopción. Actualmente se encuentra en trámite en la Cancillería para su posterior remisión al Congreso.

3. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979- SAR

Imagen



Objeto:

El Convenio de 1979, adoptado en una conferencia celebrada en Hamburgo, tuvo por objeto elaborar un plan internacional de búsqueda y salvamento. De este modo, independientemente del lugar en donde ocurra un accidente, el salvamento de las personas que necesiten auxilio será coordinado por una organización de búsqueda y salvamento y, de ser necesario, habrá cooperación entre organizaciones de búsqueda y salvamento vecinas.

Establece las responsabilidades que, en materia de búsqueda y rescate, asume cada estado a través de sus capacidades nacionales y, en forma complementaria, con el desarrollo de acuerdos SAR con los países vecinos. Esto ayuda a lograr una oportuna prestación de servicios de auxilio a las personas que se hallen en peligro dentro del mar.

Tras la adopción del Convenio SAR 1979, el Comité de seguridad marítima dividió los océanos del mundo en 13 zonas de búsqueda y salvamento. En cada una de ellas, los países correspondientes, tienen una zona de búsqueda y salvamento delimitada de la cual son responsables.

Fecha de entrada en vigor: 22 de junio de 1985.

Ley aprobatoria en Colombia: < Ley 10 de 1986. Puede consultarla aquí.

Colombia depositó el instrumento ante la OMI el 10 de julio de 2001 y su entrada en vigor se dio el 9 de agosto de ese mismo año.

Consulte aquí más información sobre el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979.

4. Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT)

Imagen



Objeto:

Poco después del lanzamiento, en 1962, del primer satélite de telecomunicaciones del mundo, el Telstar, la Organización Marítima Internacional-OMI reconoció el potencial de ayuda de las comunicaciones por satélite en situaciones de emergencia en el mar.

En febrero de 1966, el Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI decidió estudiar los requisitos operacionales de un sistema de comunicaciones por satélite para fines marítimos exclusivamente. Sucesivamente, en 1973 la OMI decidió convocar una conferencia con el objetivo de establecer un

nuevo sistema de comunicaciones marítimas basado en la tecnología de los satélites.

La Conferencia se reunió, por primera vez, en 1975 y celebró tres períodos de sesiones. En 1976, durante el tercero de ellos, fue adoptado el Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas, además de un Acuerdo de Explotación.

En este Convenio se establece que el objetivo de Inmarsat es mejorar las comunicaciones marítimas, favoreciendo las comunicaciones de socorro, las destinadas a la seguridad de la vida humana en el mar, el rendimiento y la explotación de los buques, los servicios marítimos de correspondencia pública y los medios de radiodeterminación.

Fecha de entrada en vigor: 16 de julio de 1979.

Ley aprobatoria en Colombia: Ley 8 de 1986. Puede consultarla aquí.

Consulte aquí más información sobre el Convenio Constitutivo y Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones.

Convenios relativos a la preservación de la contamicación del mar

1. Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos- OPRC

En julio de 1989 se celebró en París, una conferencia de destacadas naciones industriales que instó a la OMI a elaborar nuevas medidas con miras a prevenir la contaminación por los buques.

Imagen



Objeto:

El objetivo principal del Convenio OPRC/90 es la Cooperación internacional en la lucha contra la contaminación. A través de este Convenio, las partes acordaron que: en la medida de sus posibilidades y a reserva de los recursos pertinentes de que dispongan, cooperarán y facilitarán servicios de asesoramiento, apoyo técnico y equipo, para hacer frente a un suceso de contaminación por hidrocarburos. Lo anterior se pondrá en marcha cuando la gravedad del suceso lo justifique y/o a petición de la parte afectada o que pueda verse afectada.

Las partes del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio de Cooperación) deben adoptar medidas para hacer frente a sucesos de contaminación, bien a nivel nacional o en cooperación con otros países.

Fecha de entrada en vigor: 13 de mayo de 1995.

Ley aprobatoria en Colombia: Ley 885 de 2004. Puede consultarla aquí.

Consulte aquí más información sobre el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos y su Protocolo de 2000 sobre Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas.

2. Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Protocolo de cooperación -SNPP)

El Protocolo de cooperación-SNPP garantizará que los buques que transporten sustancias nocivas y potencialmente peligrosas gocen de regímenes de preparación y lucha parecidos a los que ya existen para los sucesos de contaminación por hidrocarburos.

Al igual que el Convenio de cooperación, el Protocolo de cooperación-SNPP tiene como finalidad establecer sistemas nacionales de preparación y lucha, así como proporcionar un marco mundial para la cooperación internacional en la lucha contra sucesos o amenazas importantes de contaminación del mar.

3. Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los buques (BWM)

Imagen

Guidelines for the control and management of ships' ballast water

to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens



INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Las especies acuáticas invasivas representan una gran amenaza para los ecosistemas marinos, y se ha determinado que el transporte marítimo constituye una importante vía para la introducción de especies en nuevos entornos.

El problema se ha venido agravando a medida que el volumen del comercio y el tráfico se van ampliando a lo largo de los últimos decenios, en particular con la introducción de los cascos de acero que permiten a los barcos usar agua como lastre en lugar de materiales sólidos.

Objeto:

En este sentido, el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los buques (BWM), fue adoptado en 2004, con el fin de evitar la propagación de organismos acuáticos perjudiciales de una región a otra, estableciendo normas y procedimientos para la gestión, control del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

Por esta razón, todos los buques dedicados al transporte marítimo internacional deben llevar a cabo una gestión de su agua de lastre y sedimentos que se ajuste a una norma determinada, de conformidad con un plan de gestión del agua de lastre elaborado para cada buque.

Entrada en vigor: 8 de septiembre de 2017

Nota: Colombia aún no ha ratificado el convenio.

Enlace: Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los buques (BWM)

Convenio sobre la responsabilidad civíl y la indemnización

1. Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos- FONDO 1992

El Fondo de 1992 proporciona indemnización adicional cuando la cuantía pagadera por el propietario

del buque y su asegurador es insuficiente para cubrir todos los daños ocasionados por la contaminación resultante de los derrames de hidrocarburos.

Imagen



El Convenio del Fondo de 1992, que es complementario al CRC de 1992, establece un régimen para indemnizar a las víctimas cuando la indemnización en virtud del CRC de 1992 no está disponible o es insuficiente. El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992) se constituyó en virtud del Convenio del Fondo de 1992.

El Fondo de 1992 paga indemnización cuando los daños exceden del límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992; el propietario del buque está exento de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 o el propietario del buque es financieramente insolvente para cumplir plenamente con sus obligaciones en virtud del CRC de 1992, y su seguro es insuficiente para pagar las reclamaciones de indemnización válidas.

La indemnización máxima pagadera por el Fondo de 1992 es de 203 millones DEG para siniestros ocurridos el 1 de noviembre de 2003 o posteriormente, independientemente del tamaño del buque. Para siniestros ocurridos antes de esa fecha, la cuantía máxima pagadera es de 135 millones DEG. Estas cuantías máximas incluyen las sumas efectivamente pagadas por el propietario del buque en virtud del CRC de 1992.

El Fondo de 1992 se financia mediante contribuciones que se imponen a cualquier persona que

durante un año civil haya recibido más de 150 000 toneladas de crudos de petróleo y/o fuel oil pesado (hidrocarburos sujetos a contribución) en un Estado Miembro del Fondo de 1992.

Ley aprobatoria en Colombia: Ley 523 de 1999.

Encuentre información sobre el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Derrames por Hidrocarburos en el siguiente Link

2. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos- CLC

Imagen



Objeto:

El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos (CLC) tiene por objeto limitar la responsabilidad civil del propietario del buque por a los daños causados debido a la contaminación resultante de derrames de hidrocarburos pesados procedentes de buques tanque.

La finalidad del Convenio es garantizar una indemnización adecuada para las víctimas y recaer la responsabilidad en el propietario del buque. Consta de 12 artículos y un Anexo sobre el certificado de seguro u otra garantía.

Además asienta reglas internacionales uniformes para determinar cuestiones de responsabilidad y garantizar que se otorgue indemnización adecuada a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos, haciendo recaer la responsabilidad de dicha indemnización en el propietario del buque.

El Convenio inicial se firmó en el año de 1969, expidiéndose en el año de 1976 un protocolo que dispuso determinar el Derecho Especial de Giro como unidad de cuenta del CLC. Sin embargo, en el año de 1992 se expidió el Protocolo/92 el cual amplía los límites de indemnización y el ámbito geográfico de aplicación, dando un nuevo concepto al término “Daños por Contaminación”.

Actualmente, solo se encuentra vigente el Convenio CLC de 1992, dada la pérdida de vigencia de los instrumentos anteriores.

Fecha de entrada en vigor: 24 de junio de 1990.

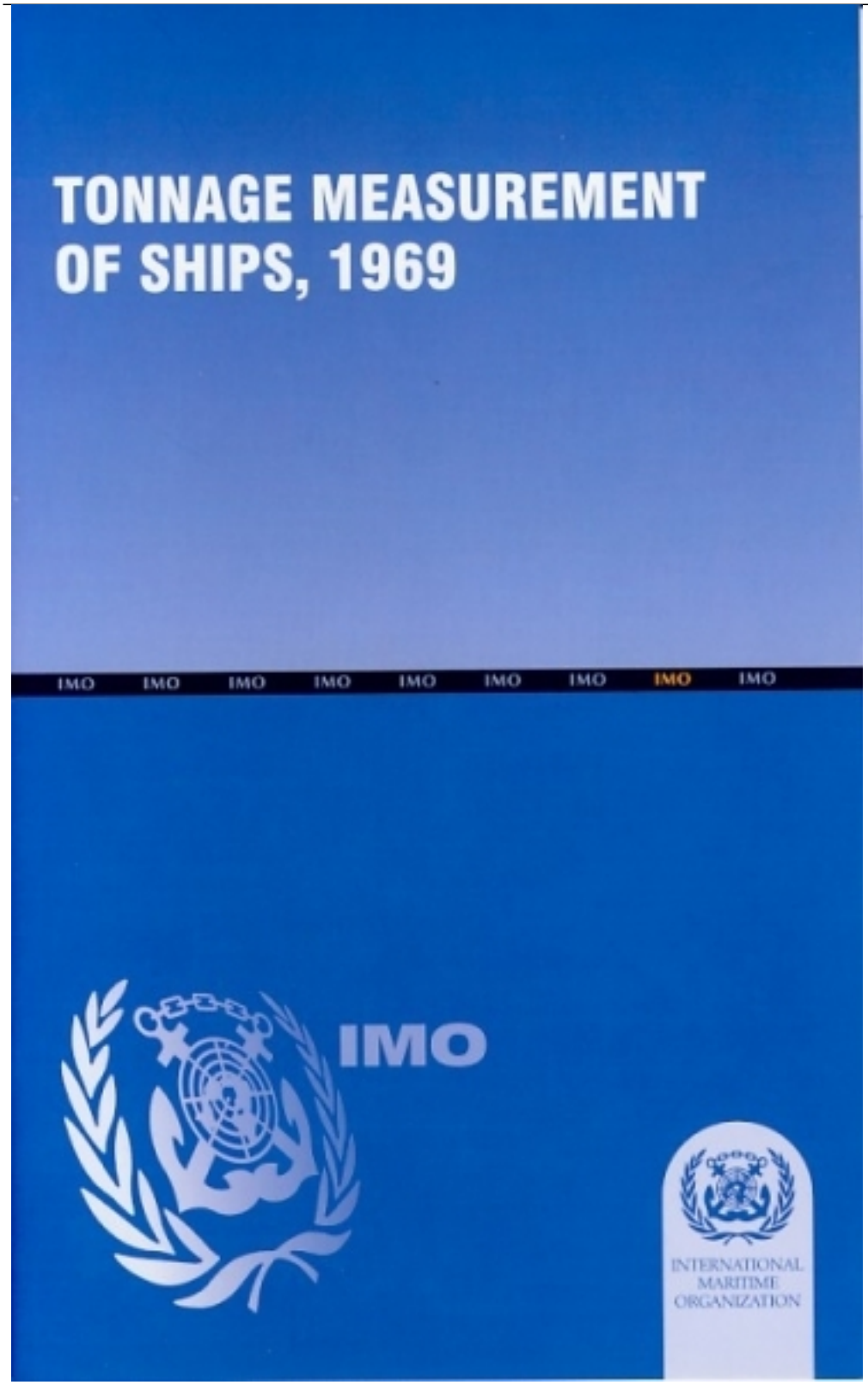
Ley aprobatoria en Colombia: Ley aprobatoria del CLC de 1969 con el Protocolo de 1976 fue la número 55 de 1989, por su parte la Ley 523 de 1999, aprobó el Protocolo de 1992 al CLC/69. Puede consultar la Ley 523 de 1999 aquí.

Consulte aquí información sobre el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos.

Otros asuntos

1. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969- TONNAGE

Imagen



Objeto:

El Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 define un sistema universal para la determinación del arqueo de los buques que efectúan viajes internacionales. A su vez, establece parámetros estandarizados para el cálculo del arqueo bruto y neto de los buques.

Fecha de entrada en vigor: 18 de julio de 1982.

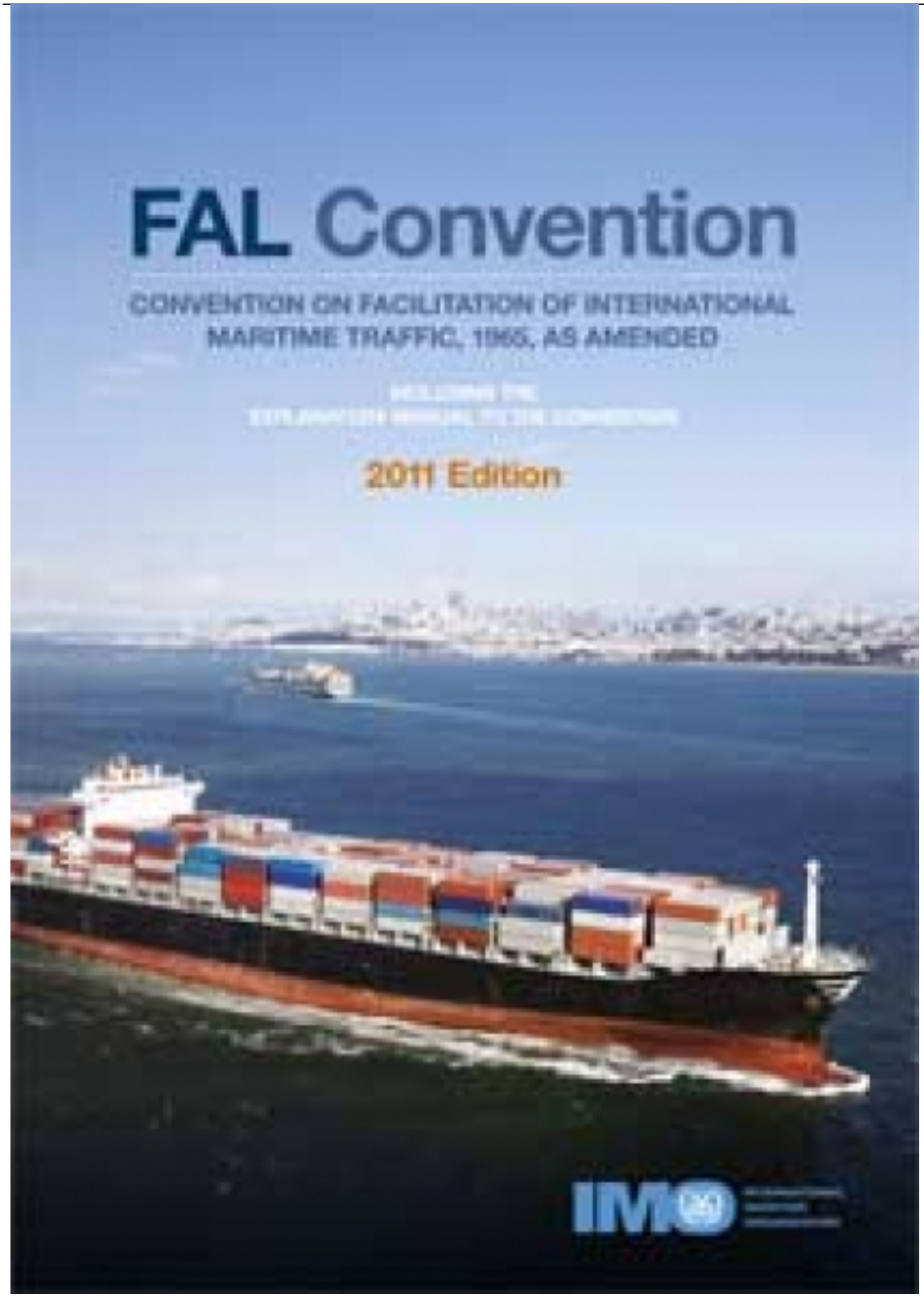
Ley aprobatoria en Colombia: Ley 5ª de 1974. Puede consultarla aquí.

Consulte aquí más información sobre el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969.

2. Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965- FAL

El Convenio es un tratado de carácter “cooperativo”, en virtud del cual las partes contratantes se comprometen a establecer uniformidad y sencillez en la facilitación del tráfico marítimo internacional.

Imagen



Objeto:

Facilitar el transporte marítimo mediante la reducción del papeleo, la simplificación de las formalidades, los documentos requeridos y los procedimientos relacionados con la llegada, permanencia y salida de los buques que efectúan viajes internacionales.

Fecha de entrada en vigor: 9 de abril de 1965.

Ley aprobatoria en Colombia: Ley 17 de 1991. Puede consultarla aquí.

Enmiendas a los Convenios de la Organización Marítima Internacional

Consulte un documento referente a las enmiendas hechas a los convenios internacionales, emanados por la Organización Marítima Internacional-OMI en el siguiente enlace:

Enmiendas a los Convenios Internacionales OMI