



# LA OMI AL DIA



Septiembre 1998

## OMI 1948-1998: Un proceso de cambio

Desde la adopción hace cincuenta años del Convenio por el que se constituyó la OMI, el transporte marítimo ha sufrido más cambios que en ninguna otra época anterior. La OMI ha respondido con la adopción y enmienda de tratados internacionales, códigos y recomendaciones referentes a la seguridad marítima, la contaminación del mar y otras cuestiones. Paralelamente, la Organización ha continuado examinando sus propias instituciones y prácticas de trabajo de forma ininterrumpida. Como resultado, la Organización que existe hoy en día difiere en gran medida de la constituida en 1948. Este documento estudia algunos de los cambios que tuvieron lugar, y por qué se consideraron tan necesarios.

### Parte 1: El Convenio constitutivo de la OMI

Hace siglos que se ha venido reconociendo la importancia de la cooperación internacional en el transporte marítimo. El derecho de los buques a refugiarse en puertos extranjeros en caso de mal tiempo siempre ha sido universalmente reconocido, así como la obligación de acudir en auxilio de otros buques en peligro, independientemente de su nacionalidad. Sin embargo, hasta el siglo XIX no se reconoció de forma generalizada la necesidad de formalizar las antiguas costumbres mediante la promulgación de acuerdos jurídicos.

En ciertos casos, la necesidad de una cooperación internacional se consideró tan esencial que condujo a la creación de organizaciones permanentes. La invención del telégrafo revolucionó las comunicaciones y llevó al establecimiento de la Unión Telegráfica Internacional en 1865 (hoy día llamada Unión Internacional de Telecomunicaciones). En 1873 se constituyó la Organización Meteorológica Internacional (hoy llamada Organización Meteorológica Mundial), a la que siguió la fundación de la Unión Postal Universal, un año más tarde.

Dada la tendencia hacia la cooperación entre las naciones, parecía evidente que debía establecerse un organismo similar que regulara el transporte marítimo, ya que éste podía considerarse como el sector internacional de mayor solera y a finales del siglo XIX había adquirido más importancia mundial que nunca. En 1889 se celebró en Washington, capital de los Estados Unidos, una conferencia marítima internacional. Una de las propuestas presentadas en la conferencia fue el establecimiento de un organismo internacional permanente que atendiera a las necesidades del transporte marítimo. El plan fue debidamente considerado, si bien se rechazó de inmediato. Desde la Conferencia se anunció que por el momento no se consideraba oportuno el establecimiento de una comisión marítima internacional permanente.

Las razones, aunque no se mencionaron de forma explícita, obedecían a que el sector del transporte marítimo se mostraba suspicaz ante cualquier intento de controlar sus actividades o de coartar su libertad comercial.

Empezó a respirarse un cambio de ambiente en 1945. La segunda guerra mundial había terminado, y se fundaron las Naciones Unidas con el propósito de garantizar que no habría una tercera. Aunque Nueva York y la Asamblea General captaron todo el interés, las personas de altos ideales que fundaron las Naciones Unidas consideraron que éstas no constarían de un solo organismo, sino de una serie de organizaciones internacionales, cada una de las cuales se ocuparía de un tema distinto, ya fuera de carácter humanitario, o de carácter técnico.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se fundó en 1944, tan solo 32 años después del primer vuelo llevado a cabo por los hermanos Wright. La Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO) se creó en 1945, el mismo año que la Unesco (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura); en 1947 se estableció la Organización Mundial de la Salud (OMS). Todas ellas eran miembros del sistema de las Naciones Unidas; por fin parecía posible llevar a cabo un intento serio a fin de establecer un organismo similar para la navegación marítima.

### **La Conferencia de Ginebra**

En febrero de 1948 se inauguró una conferencia en Ginebra, y dos semanas más tarde el Convenio por el que se constituyó la OMI fue finalmente adoptado.<sup>1</sup> Las finalidades de la nueva Organización se resumen en el artículo 1:

- a) *establecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional, y fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a seguridad marítima y a eficiencia de la navegación;*
- b) *fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminación; la ayuda y el fomento acordados por un Gobierno a su marina mercante nacional con miras a su desarrollo y para fines de seguridad no constituyen en sí mismos una discriminación, siempre que dicha ayuda y fomento no estén fundados en medidas concebidas con el propósito de restringir a los buques de cualquier bandera, la libertad de participar en el comercio internacional;*
- c) *tomar medidas para la consideración por la Organización de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de empresas de navegación marítima, de acuerdo a la parte II;*
- d) *tomar medidas para la consideración por la Organización de todas las cuestiones relativas a la navegación marítima que puedan serle sometidas por cualquier organismo o institución especializada de las Naciones Unidas;*
- e) *facilitar el intercambio de informaciones entre los Gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la Organización.*

Dada la manera en que la Organización evolucionó posteriormente, merece la pena examinar estos párrafos con mayor detenimiento. Llama la atención la ausencia de referencias a la contaminación del mar o al medio ambiente, una de las cuestiones que más preocupan hoy a la OMI. Más aún, sólo se hace una breve referencia a la seguridad marítima al final del párrafo a). Se hace hincapié en la acción económica para promover la "libertad" y acabar con la "discriminación". Los párrafos b) y c) causaron especial preocupación a una serie de Gobiernos que consideraron que las promesas de crear "un comercio mundial sin discriminación",

---

<sup>1</sup> En un principio la OMI se llamó Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI). En 1982 se cambió dicho nombre.

y de tomar de medidas contra "las prácticas restrictivas desleales" suponían una peligrosa interferencia en la práctica del libre comercio.

La parte II del Convenio, relativa a las funciones de la Organización, parecía poner límites a lo que cabía esperar de la OMI. En el artículo 2 se declaraba: "Las funciones de la Organización serán consultivas y de asesoramiento".

En el artículo 3b) se afirmaba que con el propósito de alcanzar las finalidades enunciadas en el artículo I, la OMI debería "preparar proyectos de convenciones, acuerdos u otros instrumentos apropiados y recomendarlos a los Gobiernos y a las organizaciones intergubernamentales, y convocar las conferencias que estime necesarias". Así pues, no se otorgó a la propia Organización la autoridad necesaria para adoptar tratados. En el artículo 3 c) se afirmaba que la OMI debería "establecer un sistema de consulta entre los Miembros y de intercambio de informaciones entre los Gobiernos".

En 1948 ya se preveía que el artículo I b) en particular podría resultar polémico, puesto que en el artículo 4 se afirmaba: "Cuando, en opinión de la Organización, cualquier asunto referente a prácticas restrictivas desleales de las empresas de navegación marítima no sea susceptible de ser resuelto por los procedimientos normales de la navegación comercial internacional, o en el caso de haberse comprobado esta imposibilidad y siempre que el asunto haya sido previamente objeto de negociaciones directas entre los Miembros interesados, la Organización, a petición de uno de ellos, procederá a su consideración".

El Convenio preveía tres órganos principales: la Asamblea, el Consejo y el Comité de Seguridad Marítima (CSM).

La Asamblea estaría constituida por todos los Estados Miembros y se reuniría una vez cada dos años, aunque también se previó la convocatoria de periodos de sesiones extraordinarios, en el caso de requerirse. Sus principales cometidos consistirían en someter a votación el presupuesto, establecer las disposiciones financieras, definir la política general de la Organización a fin de alcanzar las finalidades descritas en el artículo I, y aprobar las resoluciones presentadas por el Consejo y el CSM.

El Consejo estaba originalmente integrado por dieciséis Estados Miembros elegidos por la Asamblea, de los cuales, conforme al artículo 17:

- a) seis serán los gobiernos de los países con los mayores intereses en la provisión de los servicios marítimos internacionales;
- b) seis serán los gobiernos de otros países con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional;
- c) dos serán elegidos por la Asamblea entre los gobiernos de los países que tengan intereses sustanciales en la provisión de servicios marítimos internacionales; y
- d) dos serán elegidos por la Asamblea entre los gobiernos de países que tengan intereses sustanciales en el comercio marítimo internacional.

Las principales funciones del Consejo consistían en recibir las recomendaciones e informes del CSM y transmitirlos a la Asamblea; nombrar al Secretario General, con la aprobación de la Asamblea; presentar proyectos de presupuesto, y en el tiempo que media entre periodos de sesiones, desempeñar otras funciones de la Organización.

El CSM era un organismo integrado por 14 Miembros igualmente elegidos por la Asamblea. Ocho de ellos debían ser aquellos países que poseyeran las flotas mercantes más importantes, y los demás serían elegidos "de manera que se asegure una representación adecuada, por una parte a los gobiernos de los otros países con importantes intereses en las cuestiones de seguridad marítima, tales como los países cuyos naturales entran, en gran número, en la composición de las tripulaciones o que se hallen interesados en el transporte de un gran número de pasajeros con cabina o sin ella, y, por otra parte, a los países de mayor área geográfica". Los Miembros serían elegidos por un periodo de cuatro años, siendo susceptibles de reelección.

Los deberes del CSM (artículo 29) consistían en examinar todas las cuestiones concernientes a la "ayuda a la navegación, construcción y alistamiento de buques, en la medida en que interesen a la seguridad, reglamentos destinados a prevenir colisiones, manipulación de cargas peligrosas, reglamentación de la seguridad en el mar, informes hidrográficos, diarios de a bordo y documentos que interesen a la navegación marítima, encuestas sobre los accidentes marítimos, salvamento de bienes y de personas, así como todas las cuestiones que tengan una relación directa con la seguridad marítima".

Las funciones del Comité quedaban definidas con mayor amplitud en los siguientes artículos, y la Convención pasaba a referirse a la Secretaría, cuestiones de financiación, votaciones (cada Miembro tendría un voto), la sede (que sería establecida en Londres) y otros asuntos varios.

En el artículo 60 se afirmaba que la Convención: "entrará en vigor en la fecha en que veintidós Estados de los cuales siete posean cada uno un tonelaje global no menor de un millón de toneladas brutas, se hayan adherido a ella ..."

Se dejó que la Asamblea de la OMI decidiera acerca de la cuestión de la financiación. En el artículo 41 de la Convención se decía que la Asamblea "teniendo en cuenta las proposiciones del Consejo a este respecto, prorrateará el importe de los gastos entre todos los Miembros, de acuerdo con una escala que será fijada por ella".

Se esperaba que la Convención entrara en vigor con relativa rapidez. La Conferencia de Ginebra estableció una comisión preparatoria a fin de que se ocupara de cuestiones tales como reglamentos, proyectos de reglamentación financiera, y un orden del día provisional. Igualmente, decidió que una conferencia destinada a revisar el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), que iba a celebrarse posteriormente en Londres en 1948, redactase disposiciones tomando en consideración los deberes y funciones que se le habían adjudicado a la OMI, con objeto de delegar en ésta última las futuras responsabilidades del Convenio.

Sin embargo, no todos deseaban que la OMI se hiciera realidad. Para ciertos países, gran parte del artículo I resultaba inaceptable. Algunos temían que el tratado condujera a una intervención en el sector naval y las leyes del propio país. Otros consideraban que el Convenio constitutivo de la OMI estaba escrito por un puñado de países que dominaban el transporte marítimo en aquella época, y que buscaban sus propios intereses.

A mediados de la década de 1950, el retraso de la ratificación del Convenio constitutivo de la OMI empezaba a causar preocupación. El Convenio SOLAS de 1948 necesitaba ya ser revisado. Comenzaban a surgir nuevos problemas marítimos, entre ellos la contaminación del mar por hidrocarburos, convirtiéndose en una amenaza cada vez más seria a medida que el mundo se recuperaba de la guerra y se incrementaba el comercio. En 1954, una conferencia celebrada en Londres adoptó el Convenio internacional para la prevención

de la contaminación por hidrocarburos, y acordó que pasaría a ser responsabilidad de la OMI una vez que se estableciera la nueva organización.

Poco a poco aumentó el número de Partes en el Convenio. Pero muchas de ellas hicieron constar declaraciones o reservas cuyo resultado fue una reducción considerable del ámbito de actuación de la Organización. Algunas emplearon idénticas palabras para afirmar que era en el terreno de las cuestiones técnicas y marítimas donde la Organización podía contribuir al progreso de la navegación y del comercio marítimo en todo el mundo, y que si ampliara sus actividades a cuestiones de naturaleza puramente comercial o económica, podría darse el caso de que el Gobierno del país en cuestión tuviera que considerar la posibilidad de recurrir a las disposiciones relativas al retiro.

El 17 de marzo de 1958, Egipto se convirtió en el 21º Estado que aceptaba el Convenio constitutivo de la OMI, el cual finalmente entró en vigor. Sin embargo, cuando la nueva Organización se reunió por primera vez en enero de 1959, se habían presentado tantas reservas que parecía evidente que no podría llevar a cabo ninguna actividad que pudiera considerarse de carácter económico o comercial. Tendría que limitarse a cuestiones técnicas, en particular aquellas relacionadas con la seguridad tal como se definían en el artículo 29.

La primera Asamblea se reunió en enero de 1959, y gran parte de su trabajo se centró en las disposiciones administrativas, siendo una de las más importantes el prorrateo del importe de los gastos entre todos los Estados Miembros. En la resolución A.20(I) se acordaba que cada Miembro debía pagar una cuota base que se determinaría en función del porcentaje de su contribución a las Naciones Unidas. Los países cuya aportación no alcanzara el 2% tendrían que pagar 2 000 dólares de los Estados Unidos, mientras que aquellos que cotizaran un 10% o más tendrían que pagar 10 000 dólares.

Además, cada Miembro tendría que abonar una cuota adicional que se determinaría en función de las toneladas de registro bruto de su flota mercante, según figurase en la más reciente edición del Registro de Buques de Lloyd's, a razón de una parte por cada 1 000 toneladas. En la práctica, por tanto, las contribuciones al presupuesto de la OMI se basan principalmente en el tonelaje de la flota mercante, y no en la riqueza de la nación. Se trata de un régimen único en el sistema de las Naciones Unidas.

## **Las enmiendas de 1964**

La larga demora que sufrió la entrada en vigor del Convenio constitutivo de la OMI significó que ya hubiera necesidad de revisarlo cuando la Organización se reunió por primera vez. Uno de los principales acontecimientos de la década de 1960 fue la aparición de nuevos Estados, muchos de los cuales estaban interesados en los asuntos marítimos. A consecuencia de ello, comenzó a aumentar el número de Miembros de la OMI, y en septiembre de 1964, con ocasión del segundo periodo de sesiones extraordinario de la Asamblea, la OMI aprobó una enmienda al Convenio constitutivo que elevaba a 18 el número de Miembros del Consejo.

Las naciones que poseían las flotas mercantes más importantes y que dominaban el comercio continuaron disponiendo de seis puestos, si bien se introdujo un tercer grupo integrado por seis Estados Miembros "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". Dichas enmiendas entraron en vigor en 1967.

## **Las enmiendas de 1965**

Un año después de celebrarse el segundo periodo de sesiones extraordinario tuvo lugar el cuarto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea, en el cual se aprobó una enmienda al artículo 28 por la que aumentaba a 16 el número de Miembros del Comité de Seguridad Marítima. De éstos, ocho serían elegidos entre los diez Estados que poseyeran las flotas más importantes, y otros cuatro serían elegidos de modo que se garantizara la representación de África, las Américas, Asia y Oceanía, y Europa. Los cuatro puestos restantes "serán elegidos entre los Estados no representados en el Comité". Esta enmienda entró en vigor en 1968.

Las enmiendas de 1964 y 1965 fueron de gran importancia porque en ellas se reconocía que el número de Miembros de la Organización no sólo estaba creciendo, sino que también experimentaba cambios. El predominio de los países con gran tradición marítima se acercaba a su fin, al ir en aumento el número de países en desarrollo que se adherían a la Organización.

### **Las enmiendas de 1974**

La siguiente fase se alcanzó en el quinto periodo de sesiones extraordinario que tuvo lugar en octubre de 1974, al aumentar a 24 el número de Estados Miembros del Consejo. Para ello el grupo c) se amplió a 12 Estados Miembros. La enmienda al artículo 28 tuvo aún mayor importancia. El texto existente fue sustituido por una frase en la que se decía: "El Comité de Seguridad Marítima estará integrado por todos los Miembros". Las enmiendas entraron en vigor en 1978.

Dado que el Comité de Seguridad Marítima y sus órganos auxiliares estaban a cargo de la mayor parte de la labor técnica de la OMI, esta decisión, junto con la ampliación del Consejo, ayudó a contrarrestar las habituales críticas que afirmaban que la OMI seguía dominada por los países que poseían las mayores flotas. El cambio experimentado en el número de Miembros se reconoció con la aprobación de la resolución A.316(ES.V) en la que se hacía notar que "un elevado número de Miembros de la Organización está constituido por países en desarrollo y que este hecho no se ha reflejado hasta la fecha en la composición de los órganos rectores de la Organización".

En la resolución se declara que las enmiendas fueron aprobadas "como reconocimiento de la necesidad de que todos los sectores interesados en la labor de la Organización tengan una representación más amplia y equitativa en el Consejo, habida cuenta del aumento del número de Miembros de la Organización y la necesidad de mejorar la representación de los países en desarrollo en el Consejo".

### **Las enmiendas de 1975**

Al mismo tiempo que la composición de la OMI, cambiaba el programa de trabajo de ésta. El principal suceso catalizador fue el derrame de hidrocarburos del **Torrey Canyon** en 1967, que demostró por primera vez el inmenso daño ambiental que podría provocar un accidente en el que se viera involucrado un superpetrolero. Como consecuencia, la protección del medio marino se convirtió en un tema crucial, si bien el derrame del **Torrey Canyon** reveló asimismo ciertas deficiencias en el sistema internacional de evaluación de la responsabilidad civil y de las indemnizaciones por daños ocasionados por el derrame de hidrocarburos. La OMI estableció un Comité Jurídico para que se ocupara de estos asuntos, así como un nuevo subcomité del CSM a cargo de las cuestiones ambientales.

A mediados de la década de 1970 ambos temas se consideraban lo suficientemente importantes como para constituir una parte permanente del programa de trabajo de la OMI. A consecuencia de ello, en 1975 la novena Asamblea aprobó la resolución A.358(IX) por la que se constituyó un nuevo Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) y, junto con el Comité Jurídico, lo elevó a la misma categoría que el CSM. El artículo I de la Convención fue modificado mediante la adición de una lista de finalidades: "la prevención y contención de

la contaminación del mar ocasionada por los buques y ocuparse de las cuestiones jurídicas relacionadas con las finalidades enunciadas en el presente artículo".

También entonces se modificó el nombre de la Organización, la cual pasó a denominarse Organización Marítima Internacional. Además de ser largo y engorroso, el nombre original resultaba confuso, en particular la inclusión de la palabra "consultiva", que daba la impresión de que la OMI podía tan sólo expresar su opinión, en lugar de tomar decisiones y actuar.

Las mencionadas enmiendas entraron en vigor en 1982.

### **Las enmiendas de 1977**

La evolución del papel de la OMI también fue reconocida en la décima Asamblea. Se modificaron las partes a) y d) del artículo 1 a fin de reflejar la creciente participación de la Organización en cuestiones ambientales, administrativas y jurídicas. El artículo 2 (que daba a las funciones de la OMI un carácter meramente consultivo y de asesoramiento) quedó suprimido.

A partir de 1966, la actividades de cooperación técnica de la OMI fueron en aumento, y en 1969 se creó el Comité de Cooperación Técnica. Las enmiendas de 1977 lo elevaron a la misma categoría que el CSM, el Comité Jurídico y el CPMM, demostrando de este modo la importancia que había adquirido dicha cuestión. La OMI fue el primer organismo de las Naciones Unidas en dar este paso. Las enmiendas entraron en vigor en 1984.

### **Las enmiendas de 1979**

En 1979 la Asamblea aprobó nuevas enmiendas que volvieron a ampliar la composición del Consejo, esta vez a 32 Miembros, al tiempo que se reservaban 16 plazas para el grupo c). Dichas enmiendas entraron en vigor en 1984.

### **Las enmiendas de 1991**

En 1991 se aprobaron nuevas enmiendas a fin de elevar el Comité de Facilitación a la misma categoría que los otros Comités. Este Comité pretende normalizar los procedimientos documentales que entraña el tráfico marítimo internacional y eliminar "el papeleo" innecesario que ello con frecuencia supone. Estas enmiendas no han entrado aún en vigor. En agosto de 1998 habían sido aceptadas por 38 países, si bien aún no se había alcanzado las 103 aceptaciones necesarias para satisfacer el requisito de los dos tercios.

### **Las enmiendas de 1993**

En 1993 la decimoctava Asamblea aprobó enmiendas que de nuevo ampliaban el tamaño del Consejo. Ello ocurrió a raíz de la inquietud que surgió ante las elecciones al Consejo celebradas en el decimoséptimo periodo de sesiones de la Asamblea, al tener que efectuarse varias votaciones que llevaron muchas horas, a fin de decidir los integrantes del grupo a), ya que los Miembros que aspiraban a ser elegidos eran muy numerosos. Estas enmiendas aumentarán el tamaño del Consejo a cuarenta Miembros, en el que los grupos a) y b) a diez Estados Miembros, mientras que el grupo c) estará integrado por veinte. Dichas enmiendas no han entrado en vigor todavía. En agosto de 1998 habían sido aceptadas por 65 países.

## Conclusión

El Convenio constitutivo de la OMI ha sido revisado tantas veces que difiere por completo del instrumento aprobado en Ginebra en 1948. Estos cambios no sólo reflejan la evolución de la navegación marítima, sino que además dan cuenta de los acontecimientos políticos que han tenido lugar durante los últimos cincuenta años.

El Convenio constitutivo de 1948 fue proyectado para servir a un sector naviero dominado por un puñado de países que lo habían dirigido durante siglos. La seguridad tan sólo era uno de los objetivos enumerados en el artículo I. No se hacía mención alguna de la prevención de la contaminación en el mar, la cooperación técnica ni las cuestiones jurídicas.

Cuando el Convenio constitutivo entró por fin en vigor, el ámbito del transporte marítimo ya había cambiado. Ciertos Miembros nunca se mostraron satisfechos ante el hecho de que la OMI nunca persiguiera las finalidades expuestas en la parte b) del artículo I, si bien ello permitió a la Organización dedicar más tiempo del previsto a las cuestiones de seguridad y medio ambiente. En la década de 1970, estos dos temas en particular habían adquirido una gran importancia, y la labor de la OMI en el ámbito jurídico había aumentado hasta tal punto que hubo que formar nuevos Comités para hacer frente al volumen de trabajo resultante. La creación de los Comités de Cooperación Técnica y de Facilitación supusieron nuevas etapas en la evolución de la Organización.

Se proyectaron otras enmiendas a fin de abrir la Organización a la participación de todos los Estados Miembros de la OMI. En el Convenio constitutivo de 1948, sólo la Asamblea estaba abierta a todos los Miembros. Hoy en día, el Consejo es el único organismo elegido por votación, y cuando las enmiendas de 1993 al Convenio constitutivo de la OMI entren en vigor, el número de Estados Miembros se elevará a cuarenta, poniéndose especial interés en la representación de los países en desarrollo.

La OMI de estos días es muy diferente de aquella Organización que se vislumbró en 1948 en Ginebra, del mismo modo que ha cambiado el ámbito del transporte marítimo. De no ser por las enmiendas del Convenio constitutivo efectuadas a lo largo de estos años, la OMI no habría podido hacer frente a los cambios ocurridos en los últimos cincuenta años. El éxito de su evolución puede verse en el hecho de que hoy en día los Estados Miembros de la OMI ascienden a 156. Estos países controlan entre ellos más del 96% del tonelaje total de la flota mercante mundial.

## Parte 2: Aceptación tácita

Los procedimientos de enmienda contenidos en los primeros convenios que se elaborarían bajo los auspicios de la OMI eran tan lentos que algunas de las enmiendas aprobadas nunca entraron en vigor. Esta situación cambió con la introducción del procedimiento de "aceptación tácita".

La aceptación tácita se ha incorporado en la mayor parte de los convenios técnicos. Ésta facilita la modificación de los convenios de forma rápida y sencilla a fin de avanzar al ritmo de la rápida evolución tecnológica en el ámbito de la navegación marítima. De no ser por el procedimiento de aceptación tácita, habría sido imposible actualizar los convenios, y la función de la OMI de foro internacional para asuntos técnicos relacionados con el transporte marítimo se habría visto en peligro.

En la primavera de 1968, la OMI (aún llamada la OCMI, Organización Consultiva Marítima Intergubernamental) celebró el vigésimo aniversario de la aprobación del Convenio constitutivo de la OMI. Hubiera sido el momento propicio para recibir felicitaciones, pero no todo marchaba bien. Numerosos Estados Miembros de la Organización no estaban satisfechos con la labor realizada hasta entonces.

Uno de los problemas residía en el propio Convenio constitutivo de la OMI. En el artículo I resumían las finalidades de la nueva Organización, una de las cuales era "fomentar la eliminación de las medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional ..." Otra rezaba "tomar medidas para la consideración por la Organización de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de empresas de navegación marítima ..."

No obstante, muchos de los países que poseían las flotas mercantes más importantes se oponían firmemente a tales políticas. Se negaron a ratificar el Convenio constitutivo año tras año, y cuando por fin lo ratificaron, fue con reservas, manifestando que abandonarían la OMI si se abordaban dichos temas. Por tanto, esa parte del primer mandato de la OMI nunca fue tenido en cuenta. Esto no fue bien recibido por aquellos países que consideraban dichos temas de la máxima importancia.

Otros países mostraban preocupación ante la estructura de la Organización y su capacidad para hacer frente a los cambios que tenían lugar en el sector del transporte marítimo. En marzo de 1967, el petrolero **Torrey Canyon** embarrancó frente a la costa de Inglaterra, ocasionando el mayor derrame de hidrocarburos conocido hasta el momento. Se acudió a la OMI para que tomara medidas a fin de luchar contra la contaminación por hidrocarburos, y para que se encargara de las cuestiones jurídicas que surgieron. ¿Sería la Organización capaz de ejecutar dicha labor?

La inquietud general quedaba resumida en un documento presentado por el Canadá en el 20º periodo de sesiones del Consejo de la OMI, celebrado en mayo de 1968. En él se afirmaba que las previsiones realizadas veinte años atrás no se habían cumplido, y a continuación se criticaba el esfuerzo que suponía para los Estados Miembros asistir a las reuniones y hacer frente a los problemas técnicos abordados por la OMI. Para mayor complicación, el volumen de trabajo aumentaba con rapidez. El documento canadiense declaraba que el número de reuniones había aumentado hasta el límite físico que una Organización del tamaño de la OMI podía soportar en aquellas circunstancias, y que a pesar de ello, había un sinnúmero de problemas aguardando turno en la lista prioritaria para su futuro estudio.

El Consejo examinó el documento y acordó establecer un grupo de trabajo para que preparara un proyecto de declaración de las finalidades de la OMI y una lista de otros objetivos que la Organización pudiera alcanzar de forma provechosa en el ámbito del transporte marítimo internacional.

En noviembre de 1968 el Grupo de trabajo rindió cuentas ante el Consejo. Dicho Grupo reseñó una lista de actividades, mucho más amplia que los programas abordados por la OMI hasta el momento. Recibió la aprobación del Consejo, que reconoció la necesidad de mejorar los métodos de trabajo de la OMI.

Se rogó al Grupo de trabajo que informara de nuevo al Consejo en su 22º periodo de sesiones, en mayo de 1969. En esta ocasión, el Grupo presentó una serie de propuestas con objeto de mejorar los métodos de trabajo de la OMI, entre las que destacaba la que hacía referencia a los procedimientos de enmienda de los diferentes convenios aprobados bajo los auspicios de la OMI.

El problema al que tuvo que hacer frente la OMI consistía en que la mayoría de sus convenios sólo se podían actualizar mediante el procedimiento de enmienda "clásico". Las enmiendas al Convenio SOLAS de 1960, por ejemplo, entrarían en vigor "doce meses después de haber sido aceptadas por dos tercios de los Gobiernos Contratantes, entre los que deberán contarse dos tercios de los Gobiernos representados en el Comité de Seguridad Marítima". No parecía tratarse de un objetivo difícil cuando se adoptó el Convenio constitutivo, ya que para entrar en vigor, éste tenía que ser aceptado por tan sólo quince países, siete de los cuales poseían flotas mercantes que representaban un tonelaje de por lo menos un millón de toneladas brutas.

A finales de la década de 1960 el número de Partes en el Convenio SOLAS ascendía a ochenta, cifra que aumentaba sin cesar con la aparición de nuevas naciones que empezaban a desarrollar actividades navieras. Conforme aumentaba el número de Partes, crecía el total necesario para enmendar el Convenio. Era como tratar de escalar una montaña cuya altitud iba siempre en aumento, y el problema se vio agravado por el hecho de que los Gobiernos tardaron mucho más en aceptar las enmiendas que en ratificar el propio Convenio.

El Consejo aprobó la propuesta del Grupo de trabajo en la se señalaba que como paso preliminar sería útil llevar a cabo un estudio comparativo de los convenios de los que la OMI era depositaria, así como de instrumentos similares a cargo de otros Miembros del sistema de las Naciones Unidas. Esta propuesta contó con el respaldo de la Asamblea de la OMI en su sexto periodo ordinario de sesiones celebrado en octubre de 1969, y el mencionado estudio se terminó a tiempo para que lo examinara la Asamblea en su séptimo periodo de sesiones, en 1971.

Dicho estudio examinaba los procedimientos de otros cuatro organismos de las Naciones Unidas: la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Organización Meteorológica Mundial (OMM), y la Organización Mundial de la Salud (OMS). En el estudio se ponía de relieve que todas estas organizaciones tenían capacidad para enmendar las reglas técnicas y otros reglamentos. Estas enmiendas eran vinculantes para los Estados Miembros, no siendo necesario ningún otro acto de ratificación o aceptación.

Por otra parte, la OMI no tenía autoridad para aprobar los convenios, y mucho menos enmendarlos. Su mandato sólo le permitía preparar proyectos de convenios, acuerdos u otros instrumentos y recomendarlos a los gobiernos y a las organizaciones intergubernamentales, y convocar las conferencias que estimara necesarias. El artículo 2 del Convenio constitutivo de la OMI señalaba expresamente que las funciones de la OMI serían "consultivas y de asesoramiento".

La Organización podía convocar una conferencia, si bien correspondía a ésta decidir si el convenio que se estaba examinando debía aprobarse o no, y cómo debería enmendarse. En la conclusión del estudio se decía que "todo intento de asemejar los procedimientos y la práctica de la OMI a los de otras organizaciones implicaría un cambio, bien en la estructura constitucional e institucional de la propia Organización, o en los procedimientos y prácticas de las conferencias diplomáticas que aprueban los convenios de la OMI. Lo primero entrañaba una enmienda al propio Convenio constitutivo de la OMI, mientras que lo segundo requería

que las conferencias diplomáticas convocadas por la OMI otorgaran mayor poder a los órganos de la OMI en lo referente al examen y revisión de los instrumentos".

El estudio fue objeto de cuidadoso análisis por parte de la Asamblea. El Canadá puso de relieve que las enmiendas al Convenio SOLAS de 1960 aprobadas en 1966, 1967, 1968 y 1969 no habían llegado a entrar en vigor, lo cual indicaba claramente que la OMI tendría que abordar serios problemas institucionales en lo sucesivo. En una nota que el Canadá presentó ante la Asamblea se afirmaba que si la comunidad marítima internacional no respondía adecuadamente a las nuevas circunstancias, los Estados volverían a la táctica de decidir unilateralmente qué normas deberían aplicar a su propia flota mercante y a los buques de pabellón extranjero que visitaran sus puertos.

Como resultado, se aprobó la resolución A.249(VII) que señalaba la necesidad de contar con un procedimiento de enmienda "más adecuado para el progreso tecnológico y las necesidades sociales y por lo tanto más rápido". En dicha resolución se rogaba al Comité Jurídico y al Comité de Seguridad Marítima que prepararan propuestas para su consideración en el octavo periodo de sesiones de la Asamblea.

La cuestión adquirió mayor urgencia debido a que la OMI estaba preparando una serie de nuevos convenios para su aprobación en años venideros. Tanto la Conferencia que estudiaría un nuevo Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes como la que examinaría el Convenio sobre la seguridad de los contenedores se programaron para 1972, mientras que un importante convenio relativo a la prevención de la contaminación por los buques se fijó para 1973, y una conferencia para revisar el Convenio SOLAS quedó programada para 1976. Todos estos acuerdos requerían un procedimiento de enmienda nuevo y más sencillo que el método tradicional.

El CSM examinó la cuestión de las enmiendas en su 25º periodo de sesiones, en marzo de 1972. Se formó un Grupo de trabajo a fin de estudiar el tema en profundidad, y éste llegó a la conclusión de que dados los ritmos de aceptación imperantes, el requisito de "dos tercios" necesario para enmendar el Convenio SOLAS de 1960 tardaría largos años en alcanzarse, o incluso podría ser que no llegara a alcanzarse nunca. Además, cualquier enmienda futura correría seguramente la misma suerte, incluida toda enmienda destinada a mejorar el propio procedimiento de enmienda. El Grupo de trabajo informó de que, en consecuencia, el único modo posible de llevar a efecto un procedimiento de enmienda mejorado en un periodo de tiempo razonable sería incorporarlo a un convenio técnico nuevo o que hubiera sido revisado.

El Comité Jurídico celebró su 12º periodo de sesiones unas semanas más tarde. Entre los documentos que se habían preparado para la reunión se encontraba un informe relativo a los debates que se habían sostenido en el CSM, y un detallado documento elaborado por la Secretaría. Dicho documento analizaba la entrada en vigor de varios convenios de la OMI, así como los procesos de enmienda, y destacaba dos posibles métodos para agilizar el procedimiento de enmienda que había examinado la Asamblea. La opción I consistía en revisar cada Convenio de forma que pudiera delegarse en los órganos apropiados de la OMI mayor autoridad para la aprobación de enmiendas. La opción II implicaba enmendar el propio Convenio constitutivo de la OMI y otorgar a la OMI el poder para enmendar los convenios.

El estudio pasaba a examinar la opción I en mayor detalle. La principal razón de que las enmiendas tardaran tanto en entrar en vigor era que se requería mucho tiempo para obtener la aceptación de dos tercios de los Gobiernos Contratantes. Una forma de reducir dichos periodos consistiría en concretar una fecha de entrada en vigor tras la adopción por la Asamblea, a no ser que esa fecha de enmienda fuera expresamente rechazada por un cierto número o porcentaje de Gobiernos Contratantes. En el documento se indicaba que este procedimiento tenía la ventaja de que todos los Gobiernos Contratantes podrían adelantar el trabajo

preparatorio a fin de aplicar las reglas enmendadas y el sector se encontraría en situación de organizarse de acuerdo a ello.

El Comité estableció un Grupo de trabajo para que considerara esta cuestión y elaboró un estudio preliminar basado en el informe de este último, que de nuevo hacía mención de los inconvenientes del sistema de enmienda clásico. En el estudio se continuaba diciendo: "Remedio de este mal, que en la práctica ha resultado viable, por cuanto se refiere a diversos convenios, es el llamado procedimiento de aceptación "tácita" o "pasiva". Esto significa que el órgano que adopta la enmienda fija al mismo tiempo un plazo que da a las Partes Contratantes la oportunidad de notificar su aceptación o recusación de la enmienda, o la posibilidad de guardar silencio. En caso de silencio, se considera que la enmienda ha sido aceptada por esa Parte".

La idea de la aceptación tácita tuvo buena acogida de inmediato. El Consejo, en su reunión de mayo, decidió que la siguiente reunión del Comité Jurídico estaría integrada por expertos en materias técnicas y jurídicas, de modo que la cuestión de la enmienda tuviera prioridad. Se rogó al Comité que dedicara especial atención a la aceptación tácita.

La idea contó con el apoyo no gubernamental de la Cámara Naviera Internacional, que tenía carácter consultivo ante la OMI, y que presentó un documento en el que se afirmaba que la falta de un procedimiento de enmienda eficaz creaba incertidumbre e iba en detrimento de una planificación efectiva por parte del sector. Asimismo, el procedimiento clásico había animado a ciertos gobiernos a introducir legislación unilateral, que a pesar de su posible buena intención, trastornaba seriamente los servicios marítimos internacionales. En el documento se afirmaba que si otros países hicieran lo mismo, la perturbación del transporte marítimo internacional, y del comercio mundial que éste permite, se agravaría cada vez más, y se aseguraba que tales acciones unilaterales atentaban contra la finalidad de la OMI.

Cuando el Comité Jurídico se reunió en el 14º periodo de sesiones, en septiembre de 1972, existía un reconocimiento general de que la aceptación tácita constituía la mejor manera de avanzar. Otras ideas, como la de enmendar el propio Convenio constitutivo de la OMI, presentaban demasiados inconvenientes y su introducción se prolongaría demasiado. Causaba cierta preocupación pensar en lo que ocurriría si un grupo numeroso de países llegara a rechazar una enmienda y los Miembros del Comité acordaran que la aceptación tácita sólo sería aplicable al contenido técnico de los Convenios, que a menudo figuraba en los anexos. Los artículos que no tuviesen carácter técnico continuarían estando sujetos al procedimiento clásico de aceptación "expresa".

Del mismo modo, en general el Comité aceptaba la conveniencia de conservar los procedimientos alternativos para enmendar las prescripciones técnicas, pero no se llegó a un consenso sobre otra cuestión: la preparación y aprobación de las enmiendas, ¿debería corresponder a un organismo apropiado de la OMI, como por ejemplo el Comité de Seguridad Marítima, o a las Partes Contratantes del Convenio en cuestión? Se trataba de una cuestión importante en aquellos momentos, pues numerosas Partes Contratantes de los Convenios de la OMI no eran todavía Miembros de la Organización, y podían oponerse a que, sin haber sido consultados previamente siquiera, se enmendaran aquellos acuerdos que habían sido ratificados por ellos.

La cuestión estaba todavía en el aire cuando se inauguró la Conferencia sobre la revisión del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, en octubre de 1972. La finalidad de dicha conferencia era actualizar el Reglamento internacional para prevenir los abordajes y separarlo del Convenio SOLAS (el reglamento existente se recogía en un Anexo del Convenio SOLAS de 1960).

El procedimiento de enmienda figura en el artículo VI. Las enmiendas al Reglamento de Abordajes aprobadas por el CSM (por una mayoría de dos tercios) deben comunicarse a las Partes Contratantes y a los Estados Miembros de la OMI al menos seis meses antes de que las estudie la Asamblea. Si resultan aprobadas

por la Asamblea (de nuevo por una mayoría de dos tercios), las enmiendas entran en vigor en una fecha fijada por la Asamblea, a no ser que más de un tercio de las Partes Contratantes notifiquen a la Organización que recusan tales enmiendas. Al entrar en vigor, cualquier enmienda "sustituirá y derogará, para todas las Partes Contratantes que no hayan recusado tal enmienda, la disposición anterior a que se refiera dicha enmienda".

El 2 de diciembre de 1972, menos de dos meses más tarde, una conferencia celebrada en Ginebra adoptó el Convenio sobre la Seguridad de los Contenedores, cuyo artículo X recogía los procedimientos para enmendar cualquier parte o partes del Convenio. El procedimiento consiste en el tradicional sistema de aceptación "expresa", por el cual las enmiendas entran en vigor doce meses después de ser aprobadas por dos tercios de las Partes Contratantes.

No obstante, el artículo X recoge un procedimiento especial para enmendar los anexos de carácter técnico que también incorpora la aceptación tácita. Este procedimiento difiere ligeramente del empleado en el Reglamento de Abordajes, y una de las diferencias estriba en que las enmiendas pueden ser aprobadas por el CSM, "en el que todas las Partes Contratantes habrán sido invitadas a participar y votar". De este modo se resolvía la cuestión de cómo atender los intereses de las Partes en los Convenios que no eran Estados Miembros de la OMI.

El siguiente Convenio examinado fue el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), que se adoptó con éxito en mayo de 1973. En él figuraban también los procedimientos de aceptación tácita para enmendar los anexos de contenido técnico.

Mientras tanto, la OMI se preparaba para un nuevo Convenio SOLAS. Dicho Convenio se consideró necesario debido a que ninguna de las enmiendas aprobadas a la versión de 1960 había entrado en vigor y no parecía que eso pudiera ocurrir en un futuro cercano. El Convenio de Líneas de Carga de 1966 incorporaba igualmente un procedimiento clásico de enmienda, y el objetivo era combinar ambos instrumentos en un nuevo convenio, cuyo estudio quedó programado para 1976.

El CSM examinó esta propuesta en su 26º periodo de sesiones celebrado entre octubre y noviembre, si bien resultaba evidente que se trataba de una tarea desalentadora que llevaría largo tiempo. El instrumento combinado podía ser una buena idea para el futuro, pero lo verdaderamente prioritario era hacer entrar en vigor las enmiendas del Convenio SOLAS de 1960 a la mayor brevedad posible y garantizar que las futuras enmiendas no se demorasen. Se formó un Grupo de trabajo para considerar las diversas opciones, si bien existía un clima favorable a la propuesta del Reino Unido de que la OMI se centrara en un convenio provisional concebido para hacer entrar en vigor las enmiendas aprobadas desde 1960. Se propuso que el nuevo Convenio estuviera integrado por el texto de 1960, al que se agregaría un procedimiento de enmienda de aceptación tácita, e incorporaría las enmiendas que ya habían sido aprobadas.

El Reino Unido indicó que otra ventaja residía en que la conferencia convocada para adoptar el Convenio revisado podría reunirse mucho antes de 1976 ya que relativamente no requeriría un extenso trabajo preparatorio. La cuestión volvió a examinarse en el 27º periodo de sesiones del CSM en la primavera de 1973, y aunque algunas delegaciones deseaban una revisión más completa, otras opinaron que el volumen de trabajo sería tan ingente que la conferencia sufriría un serio retraso. Por doce votos a favor y cuatro abstenciones, el Comité decidió convocar una conferencia con un alcance limitado, tal como proponía el Reino Unido.

La Conferencia sobre seguridad de la vida humana en el mar se inauguró en Londres el 21 de octubre de 1974, y el 1 de noviembre se adoptó un nuevo Convenio SOLAS, en el que se incorporaba el procedimiento de aceptación tácita.

## Conclusión

El procedimiento de enmienda mediante aceptación tácita se encuentra ya incorporado en la mayoría de los Convenios técnicos de la OMI y se ha hecho también extensivo a otros instrumentos<sup>2</sup>. En el caso del Convenio SOLAS 1974, que ya ha sido enmendado en 16 ocasiones, se ve claramente la eficacia de dicho procedimiento. En el transcurso de este proceso, el contenido técnico de los Convenios se ha vuelto a redactar casi por completo. Algunos capítulos se han actualizado más de diez veces, y se han añadido cuatro capítulos totalmente nuevos.

Por lo general, estas enmiendas han entrado en vigor unos dos años después de su aprobación, si bien las enmiendas de abril de 1988, que se adoptaron a raíz del desastre del transbordador **Herald of Free Enterprise**, entraron en vigor en octubre de 1989, tan solo dieciocho meses más tarde.

El Protocolo de 1988 al Convenio no salió tan bien librado. Este Protocolo, en lugar de afectar al contenido técnico del Convenio, afecta a los artículos de éste y por lo tanto se encuentra sujeto al procedimiento de enmienda mediante aceptación expresa. Se pretende armonizar las prescripciones del informe sobre el Convenio SOLAS con las de otros dos convenios, pero a pesar de que el Protocolo fue adoptado unánimemente, todavía no ha satisfecho los requisitos de entrada en vigor.<sup>3</sup>

Sin el procedimiento de aceptación tácita, probablemente las enmiendas aprobadas del Convenio SOLAS y de otros convenios de la OMI hubieran corrido la misma suerte. De haber sido así, no cabe duda de que la unidad de la OMI habría sido puesta a prueba. Ciertos países, en particular aquellos cuyos gobiernos tuvieron que hacer frente a un desastre o emergencia similar, se habrían visto tentados a pasar de una acción internacional a una puramente nacional. Con uno de ellos que hubiera dado el paso habría bastado para que otros siguieran su ejemplo. Sin el procedimiento de aceptación tácita, la capacidad de la OMI para establecer normas relativas a la seguridad y al medio ambiente aplicables al transporte marítimo mundial se habría visto seriamente erosionada. De no ser por el procedimiento de aceptación tácita, es probable que la OMI hubiera dejado de existir.

---

<sup>2</sup> Los pormenores figuran en la lista del anexo 1.

<sup>3</sup> Para su entrada en vigor, debe ser aceptado por 15 Estados que posean al menos un 50% del tonelaje de la flota mercante mundial. En agosto de 1988 había sido aceptado por 30 Estados con un 44,99% de tonelaje.

**ANEXO 1: EL PROCEDIMIENTO DE ACEPTACIÓN  
TÁCITA EN LOS CONVENIOS DE LA OMI**

<b>CONVENIO</b>	<b>AÑO DE ADOPCIÓN</b>	<b>ACEPTACIÓN TÁCITA (para las reglas técnicas)</b>
<b>Seguridad marítima</b>		
Convenio internacional sobre líneas de carga	1966	No
Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales	1971	No
Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores	1972	Sí
Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes	1972	Sí
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS)	1974	Sí
Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite	1976	No
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación)	1978	Sí
Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR)	1979	No
Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977	1993	No
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (Convenio de Formación para Pescadores)	1995	No

<b>CONVENIO</b>	<b>AÑO DE ADOPCIÓN</b>	<b>ACEPTACIÓN TÁCITA (para las reglas técnicas)</b>
<b>PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN EN EL MAR</b>		
Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (Convenio de Intervención 69)	1969	Sí
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Convenio de Londres)	1972	Sí
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)	1973 (Conv.)  1978 (Prot.)	Sí
Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio de Cooperación)	1990	No
<b>RESPONSABILIDAD CIVIL E INDEMNIZACIÓN</b>		
Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad)	1969	No
Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares	1971	No
<b>CONVENIO</b>	<b>AÑO DE ADOPCIÓN</b>	<b>ACEPTACIÓN TÁCITA (para las reglas técnicas)</b>

Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de daños debidos a contaminación por hidrocarburos	1971	No
Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar	1974	No <sup>1</sup>
Convenio internacional sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo	1976	No <sup>2</sup>
Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP)	1996	Sí
<b>OTRAS CUESTIONES</b>		
Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio de Facilitación)	1965	Sí <sup>3</sup>
Convenio internacional sobre arqueo de buques (Convenio de Arqueo)	1969	No

- 
- 1 El Protocolo de 1990 introduce un procedimiento de aceptación tácita para modificar los límites de indemnización. No ha entrado en vigor todavía.
  - 2 El Protocolo de 1966 introduce un procedimiento de aceptación tácita para modificar los límites de indemnización. No ha entrado en vigor todavía.
  - 3 Tras la entrada en vigor de las enmiendas de 1973.

CONVENIO	AÑO DE ADOPCIÓN	ACEPTACIÓN TÁCITA (para las reglas técnicas)
----------	-----------------	---

<b>CONVENIO</b>	<b>AÑO DE ADOPCIÓN</b>	<b>ACEPTACIÓN TÁCITA (para las reglas técnicas)</b>
Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima	1988	No
Convenio internacional sobre salvamento marítimo	1989	No
<b>Instrumentos que están en vigor o son aplicables pero cuya aplicación ya no es generalizada al haber sido sustituidos por instrumentos más recientes</b>		
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS)	1960	No
Convenio para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (OILPOL)	1954	No
<b>Instrumentos que no han entrado todavía en vigor y cuya entrada en vigor no está prevista</b>		
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973	1973	No
Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977	1977	No
Protocolo de 1984 para enmendar el Convenio de responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969	1984	No
Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de	1984	No

<b>CONVENIO</b>	<b>AÑO DE ADOPCIÓN</b>	<b>ACEPTACIÓN TÁCITA (para las reglas técnicas)</b>
indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971		

-----