

La gobernanza global de los océanos y la Organización Marítima Internacional

Carlos Gabriel Argüelles Arredondo¹

Rafael Velázquez Flores²

“Sin el sector marítimo, no sería posible la importación y exportación de mercancías en la escala necesaria para mantener el mundo actual. La expansión constante que sigue experimentando el transporte marítimo se traduce en beneficios para los consumidores de todo el mundo a través del bajo costo de los fletes.”

Koji Sekimizu

Secretario General de la OMI, 2016

Resumen

La Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo de alcance universal de competencia limitada que forma parte de la gobernanza global de los océanos. Esta institución pertenece al sistema de la Organización de las Naciones Unidas, dependiendo directamente del Consejo Económico y Social. Esto quiere decir que su cobertura geográfica y geopolítica es global, pero su labor se enfoca en los temas marítimos y portuarios. Los objetivos de este capítulo son analizar el papel de esta organización en la gobernanza global de los océanos y entender la importancia de la labor de la Organización de las Naciones Unidas en la protección y preservación del medio marino a través de este organismo internacional. El artículo reseña brevemente la navegación marítima, la gobernanza global de los océanos, los antecedentes de la formación de la OMI, explica las metas y funciones de la institución, relata su estructura institucional y analiza su papel en la actualidad, así como una evaluación de su desempeño, alcances y limitaciones. El argumento central de este trabajo es que la Organización Marítima Internacional ha sido clave en la legislación y articulación de la navegación marítima dentro de la gobernanza global de los océanos. Pues en la época de la regionalización de mercados, el transporte de mercancías vía marítima se ha incrementado y constituye un motor de la economía, la cooperación y el desarrollo de los pueblos.

Palabras clave: Organización Marítima Internacional, gobernanza, océanos

1 Es profesor-investigador del Instituto de Estudios Internacionales ‘Isidro Fabela’ de la Universidad del Mar. Es doctor en Estudios del Desarrollo Global por la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), maestro en Relaciones Internacionales por la Universidad Laval, en Quebec, Canadá y licenciado en Relaciones Internacionales por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores (SNI). Correo electrónico: carlosar@huatulco.umar.mx, Orcid: 0000-0001-5730-4273.

2 Es profesor en la Facultad de Economía y Relaciones Internacionales de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC). Es doctor en Estudios Internacionales por la Universidad de Miami. Fue presidente de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales. Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores (SNI) y de la Academia Mexicana de Ciencias (AMC). Es presidente del Centro de Enseñanza y Análisis sobre la Política Exterior de México (CESPEM). Correo electrónico: rafael.velazquez@uabc.edu.mx, Orcid: 0000-0002-1011-6811.

Abstract

The International Maritime Organization (IMO) is a universal body of limited competence that is part of the global governance of the oceans. This institution belongs to the United Nations system, reporting directly to the Economic and Social Council. This means that its geographical and geopolitical coverage is global, but its work focuses on maritime and port issues. The objectives of this chapter are to analyze the role of this organization in the global governance of the oceans and understand the importance of the work of the United Nations Organization in the protection and preservation of the marine environment through this international organization. The article briefly reviews maritime navigation, global ocean governance, the background to the formation of the IMO, explains the goals and functions of the institution, recounts its institutional structure, and analyzes its current role, as well as an evaluation of its performance, scope, and limitations. The central argument of this work is that the International Maritime Organization has been key in the legislation and articulation of maritime navigation within the global governance of the oceans. Well, in the era of market regionalization, the transport of goods by sea has increased and constitutes an engine of the economy, cooperation, and development of people.

Keywords: International Maritime Organization, governance, oceans

Résumé

L'Organisation maritime internationale est un organisme universel à compétence limitée qui fait partie de la gouvernance mondiale des océans. Cette institution appartient au système des Nations Unies et relève directement du Conseil économique et social. Cela signifie que sa couverture géographique et géopolitique est mondiale, mais ses travaux se concentrent sur les problématiques maritimes et portuaires. Les objectifs de cet article sont d'analyser le rôle de cette organisation dans la gouvernance mondiale des océans et de comprendre l'importance du travail de l'Organisation des Nations Unies dans la protection et la préservation du milieu marin à travers cette organisation internationale. L'article passe brièvement en revue la navigation maritime, la gouvernance mondiale des océans, le contexte de la création de l'OMI, explique les objectifs et les fonctions de l'institution, raconte sa structure institutionnelle et analyse son rôle actuel, ainsi qu'une évaluation de ses performances, de sa portée, de son rôle ainsi que de ses limitations. L'argument central de ce travail est que l'Organisation maritime internationale a joué un rôle clé dans la législation et l'articulation de la navigation maritime au sein de la gouvernance mondiale des océans. À l'ère de la régionalisation des marchés, le transport de marchandises par voie maritime s'est accru et constitue un moteur de l'économie, de la coopération et du développement des peuples.

Mots clés : Organisation maritime internationale, gouvernance, océans

Introducción

La Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo de alcance universal de competencia limitada que forma parte de la gobernanza global. Esta institución pertenece al sistema de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y depende directamente del Consejo Económico y Social (ECOSOC). Esto quiere decir que su cobertura geográfica y geopolítica es global, pero su labor se enfoca en los temas marítimos y portuarios. Este órgano multilateral es de suma importancia para la navegación ya sea comercial, científica, pesquera, de pasajeros o de otra índole. Sus funciones principales son optimizar la seguridad en el transporte marítimo global, eliminar medidas innecesarias para la libre circulación en el mar y prevenir la contaminación del mar, entre otras. Además, cada día más de cinco mil barcos navegan por los océanos y mares del mundo. Por esa razón, desde hace más de siete décadas la OMI ha trabajado para mantener los mares limpios y seguros. La Organización Mundial de Comercio (OMC) establece que, actualmente, más del 80% del comercio internacional se lleva a cabo por vía marítima. Esta cifra implica que la navegación de buques a escala mundial es regulada y organizada para que la economía prospere sin poner en riesgo a la gente en el mar y sin alterar el medio ambiente marino.

En este contexto, el objetivo de este artículo es analizar el papel de la OMI en la gobernanza global de los océanos y entender la importancia de la labor de la ONU en la protección y preservación del medio marino a través de esta organización internacional. El argumento central de este trabajo es que la Organización Marítima Internacional ha sido clave en la legislación y articulación de la navegación marítima dentro de la gobernanza global de los océanos. Asimismo, en la época de la regionalización de los mercados, el transporte de mercancías vía marítima se ha incrementado y constituye un motor de la economía, la cooperación y el desarrollo de los pueblos. En cuanto a la estructura, el texto está dividido en cuatro partes. La primera reseña brevemente la navegación marítima para tener un contexto histórico del tema. La segunda explica la gobernanza global de los océanos para entender este concepto. Más adelante, la tercera parte describe los antecedentes de la formación de la OMI, explica las metas y funciones de esta institución, relata su estructura institucional y analiza su papel en la actualidad. La última parte hace una evaluación del desempeño de la OMI e identifica sus alcances y limitaciones.

Breve reseña de la navegación marítima

El ser humano evolutivamente viene de los océanos. En efecto, hay investigaciones que sugieren que la vida en la Tierra proviene del mar. Por esa razón, la atracción por regresar al mar es ancestral y desde sus inicios los humanos se asentaron cerca de cuerpos de agua, ya sean lagos, ríos, mares, océanos o algunos otros accidentes geográficos. Las depresiones agrestes bañadas de grandes lagos del este de África propiciaron el nacimiento de los humanos hace unos

3.5 millones de años, particularmente en la Garganta de Olduvai a orillas del lago Turcana, en los límites de los actuales Estados de Kenia y Tanzania. Más tarde, las comunidades de cazadores-recolectores descubrieron que la madera y otros materiales ligeros podían flotar en el agua y se trasladaban río abajo siguiendo la corriente. Por esa razón, ya asentadas después del descubrimiento de la agricultura, las antiguas culturas florecieron cerca del agua, como fueron los sumerios, los egipcios, los fenicios, los chinos, los griegos, los romanos, los aztecas y los incas, entre otros. Dartnell (2019) afirma que muchas culturas del pasado se desarrollaron en las inmediaciones de las fronteras de placas tectónicas.

Aunque esos pueblos desconocían la realidad geológica de la tectónica de placas, sí sabían que en las depresiones de valles se formaban lagos que conectaban con ríos y mares. Los babilonios en la región de Mesopotamia se desarrollaron entre los ríos Tigris y Eufrates. Los griegos, quienes fueron grandes navegantes no sabían que estaban justo en medio de la placa africana y de la euroasiática, pero observaban que el mar Mediterráneo era una gran cuenca que utilizaron para convertirse en la piedra angular de la cultura occidental. El Egipto de los faraones no habría florecido si el río Nilo no naciera en la depresión de los grandes lagos africanos. El antiguo Egipto se constituyó como una potencia regional hace 5 mil años. Hay indicios escritos, artísticos y arqueológicos que dejan claro que el transporte por agua constituía su sustento. La relación que los Egipcios mantenían con las balsas y los barcos permeaba todos los aspectos de su vida (Paine, 2022: 83). Así, desde tiempos inmemoriales, las relaciones humanas internacionales con el mar no han hecho más que aumentar.

Así, conforme las civilizaciones surgían, la dominación naval fue crucial y en el Mediterráneo fue donde realmente los primeros grandes barcos zarparon (Lavery, 2014: 19). Las culturas polinesias, fenicias, griegas, romanas y egipcias llegaron a dominar grandes rutas marítimas para controlar puertos y ciudades. En realidad el ascenso de Roma no se podría explicar sin la explotación de la navegación y de las rutas marítimas, aun cuando algunos intelectuales romanos tenían una actitud despectiva hacia el mar (Paine, 2022: 171). En esa época, el Mediterráneo ya era dominado por la cultura grecorromana, la cual navegaba a sus anchas y controlaba el comercio marítimo. Los romanos mandaron flotas a Egipto, Siria y el norte de África. También alcanzaron el Mar Negro, los ríos Danubio, Rin y el canal de la Mancha. Así, el Mediterráneo se conoció como *mare nostrum* (nuestro mar). El que este mar estuviera bajo la tutela de una única potencia trajo consigo grandes resultados para las culturas que fueron emergiendo a lo largo de sus costas (Paine, 2022: 187).

Del otro extremo del planeta, las islas de Oceanía configuraron uno de los contextos más antiguos y enigmáticos de exploración y migración marítima del mundo. La región de Oceanía se extiende por unos 39 millones de km² del Océano Pacífico, entre las islas Salomón, Nueva Guinea, Isla de Pascua, Hawái y Nueva Zelandia (Paine, 2022: 57). Incluso, hay un debate histórico y polémico de que las flotas chinas de la dinastía Ming

circunnavegaron el globo y llegaron a América en 1421. No debe ser extraño que los chinos se hayan aventurado en el mar, pues ellos mismos recibían flotas de la India y buscaban intercambiar mercancías. La ruta de la seda en Asia central fue un proyecto que también impulsó la navegación en oriente. Hace más de 2 mil años, los chinos ya utilizaban vías navegables en ríos y canales desde Guangzhou y Cantón hasta Chang'an. Estas empresas marítimas y navieras con seguridad trajeron progreso al sureste asiático y proyectaron a China como una potencia regional (Paine, 2022: 229).

Así, desde los barcos vikingos hasta los medievales, muchas naves atravesaron los mares, a veces con objetivos de conquista y comerciales, y otras motivadas por una poderosa curiosidad científica. Existía un fuerte deseo de explorar y algunos tenían la consigna de respetar a cualquier pueblo que pudieran descubrir. Sin embargo, otros navegantes cruzaban los mares con el deseo de conquista o explotación. En ese sentido, el 3 de agosto de 1492, Colón zarpó del puerto de Palos, con 3 barcos y 90 hombres. Los que observaron desde el puerto a esos tres barcos perderse en el horizonte, con seguridad no sabían que estaban presenciado el inicio del más grande viaje marino de todos los tiempos. Como resultado de ese viaje, Europa se vería obligada a romper su aislamiento para siempre (Asimov, 2009: 50).

Posteriormente, el siglo XV fue escenario de la edad de oro de la exploración marítima en el que tanto Colón como sus seguidores dejaron huellas memorables. Jacques Cartier, por ejemplo, fue el descubridor del Canadá francés en 1534; Samuel de Champlain, el fundador de la ciudad de Quebec en 1608; Fernando de Magallanes, quien intentó dar la vuelta al mundo, muriendo en la travesía, y su tripulante Juan Sebastian Elcano, en 1582; Jean-Françosi de La Pérouse, que circunnavegó el globo en 1788; así como Georges Vancouver, quien también le dio la vuelta al mundo y exploró la costa oeste de América del Norte, en los actuales estados de Oregon, Washington y la Columbia Británica en Canadá en el siglo XVIII. Otros marineros, que navegaron a la orden de emperadores y reyes, buscaron recursos para la sobrevivencia de sus pueblos y por un deseo de expansión geográfica.

Así, el viaje de Magallanes, con los hombres que completaron la circunnavegación del orbe, se convirtió en una de las grandes exploraciones de la historia (Bergreen, 2006: 421). Por otra parte, los imperios británico, español, francés y holandés –que entre los siglos XVI y XIX conquistaron una buena parte de la geografía de todo el mundo– también forman parte de los anales de la exploración marítima. Los ingleses tuvieron tanto un origen como un destino marítimo. La invasión de los sajones fue por el mar, se desarrollaron en las islas británicas y a partir de ellas controlaron buena parte de los mares del mundo (Asimov, 2014).

A principios del siglo XX, el tamaño de la marina mercante de un país y de su armada constituían una medida de su prestigio económico, militar y nacional. En esa época, los nombres de las compañías de navegación eran tan comunes y conocidos como lo son

actualmente los nombres de las líneas aéreas de bajo costo (Paine, 2022: 709). De hecho, la civilización actual no se puede entender sin hacer un repaso por la navegación marítima de los últimos siglos. Idiomas, religiones, alimentos, costumbres, tradiciones, instrumentos, mercancías, ideas, sistemas políticos y jurídicos algún día fueron trasladados por el mar.

Con todos estos antecedentes marítimos y más, el desarrollo de la navegación continuó y se modernizó. De los antiguos cascos de madera, la industria naval empezó a construir barcos de acero y el comercio marítimo se benefició de los avances en la navegación. El desarrollo de la tecnología también impactó positivamente puesto que los barcos a vela y a carbón fueron sustituidos por los impulsados con combustible e, incluso, con energía nuclear. Actualmente, cerca del 80% del volumen del comercio mundial atraviesa diversas vías acuáticas para impulsar la economía global (OMC, 2022). Numerosas empresas navieras³ operan en los diferentes puertos y rutas por el mar y deben de seguir los lineamientos de la OMI.

En resumen, la invención del barco y la navegación por los mares dieron un gran impulso a las relaciones internacionales antiguas. Gracias a este medio de transporte, diferentes culturas y civilizaciones entraron en contacto. En algunas ocasiones, las interacciones eran pacíficas, particularmente para intercambiar bienes. Sin embargo, también existieron viajes para conquistar otros territorios mediante el uso de barcos de guerra. Hoy, la navegación tiene un papel preponderante en las relaciones internacionales modernas. Gracias en gran parte a este sector, es posible el comercio internacional, el turismo, la migración, la investigación marítima y la protección del medio ambiente marino. Además, las naciones buscan fortalecer su seguridad nacional y, a veces, la primera instancia es las costas y las rutas marítimas cercanas.

La gobernanza global de los océanos

La gobernanza global se refiere al complejo entramado de relaciones de la economía, la política, la cultura, la sociedad, la ciencia y el medio ambiente a escala internacional. En otras palabras, el término hace alusión a la administración de los recursos y actividades del planeta por parte de gobiernos, organismos internacionales y otras entidades gubernamentales y no gubernamentales. Una parte importante del concepto, en particular vincula a los regímenes del medio ambiente. En ese sentido, la OMI forma parte de estos al impulsar una política de mantener los mares limpios y seguros. Asimismo, la gobernanza impulsa políticas públicas para legislar por medio de instituciones las problemáticas que tienen un alcance nacional y global (Gill, 2020: 1263-1265).

³ Algunas de las compañías navieras más importantes del mundo son: Maersk line, Mediterranean Shipping Company (MSC), Cosco Group, CMA CGM Group, Hapag-Lloyd, Ocean Network Express (ONE), Evergreen Marine, Yang Ming Marine Transport Corporation, Hyundai M. M. y Pacific International Line (PIL). (Puerto de Santa Marta, 2020).

El concepto parte de la idea de que los gobiernos son, por sí solos, incapaces de resolver los problemas que comparte la humanidad. Es decir, deben recurrir a otros actores para establecer políticas públicas que resuelvan ese tipo de situaciones. Por lo tanto, la gobernanza es la coordinación de diferentes entidades, públicas o privadas, para resolver problemas de carácter global. En otras palabras, los gobiernos, los organismos internacionales, las empresas transnacionales, los medios de comunicación y la misma sociedad deben unir esfuerzos para enfrentar los principales retos que aquejan al mundo moderno.

Por ejemplo, en la gobernanza global, las organizaciones internacionales tienen un papel fundamental para el avance de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) trabaja, junto con la OMI, en la regulación del transporte marítimo. Debido a que este sector atraviesa por un momento clave en la adopción de políticas ambientales internacionales, la descarbonización en la navegación representa un reto importante tanto para la economía como para la geopolítica. Si las emisiones de gases de efecto invernadero que producen los barcos no se reduce, para el año 2050 el impacto en el ambiente será mayor (UNCTAD, 2023).

Otro problema que el sector enfrenta es el de la vida útil de las embarcaciones. La flota mundial de barcos en más de la mitad ya rebasa los 22 años de servicio, por lo que mucha infraestructura se vuelve obsoleta y no cuentan con mecanismos ambientales sostenibles para proteger el medio marino. Sin embargo, para modernizar a la flota mundial se tendrían que hacer inversiones millonarias. Por lo tanto, una de las tareas de las organizaciones internacionales dentro de la gobernanza global es apoyar a los Estados y al sector privado con la cooperación para incentivar la inversión en el sector marítimo-portuario (UNCTAD, 2023).

La cuestión es que el transporte marítimo es fundamental para el comercio internacional, las cadenas de suministro, el envío de fuentes de energía como petróleo, gas, minerales y materia prima para impulsar la seguridad alimentaria. Si el transporte marítimo no puede modernizarse, ello puede conllevar a una crisis económica, pues de él dependen muchos sectores nodales de la sociedad internacional. Aunque, el sector marítimo es muy importante, casi siempre ha operado en las sombras, pues es un medio y no un fin en sí mismo, pero sin el cual la economía mundial colapsaría. Así, muchas áreas tienen una conexión con el transporte marítimo y por eso la OMI principalmente es un organismo regulador de políticas y leyes para el mejor funcionamiento de este sector, que conecta a la sociedad en la gobernanza global de los océanos.

La OMI, como organismo especializado de las Naciones Unidas, trabaja con otras instituciones, tanto del sistema de la ONU como con organizaciones no gubernamentales y el sector privado. A través de la cooperación, el régimen internacional marítimo impulsa la asistencia técnica en muchos órdenes de la navegación y el medio ambiente. La firma de tratados

como los que se mencionan en este estudio sirve para regular la labor de la marina mercante con normas en materia de seguridad y para evitar la contaminación del mar por los buques. Todo esto genera esquemas de gobernanza para que la navegación sea fluida, todo dentro de un marco de respeto a la gente de mar y para que las instalaciones portuarias estén acorde con los lineamientos internacionales de la navegación y el comercio exterior de los Estados.

En ese sentido, actualmente existen cerca de 1.2 millones de marineros empleados en el mundo trabajando en el comercio internacional. Esto significa que menos del uno por ciento de la población mundial mueve el noventa por ciento de los cargamentos de mercancías por los mares que cubren el setenta por ciento de la superficie del globo. Estos datos revelan la importancia de la OMI y otras organizaciones de carácter consultivo para proteger los derechos de la gente en el mar. Este organismo realiza una gran labor tras bastidores en la industria de la navegación, que de acuerdo con este punto de vista resulta ser altamente eficiente (Paine, 2022: 710).

En la gobernanza global de los océanos, las instalaciones portuarias resultan clave, porque de su eficiencia depende el tránsito de mercaderías destinadas a todo el mundo. Antaño, los puertos eran ciudades bulliciosas donde se intercambiaban mercancías, personas e ideas. Esas características no han cambiado, pero la industria portuaria ha evolucionado con la técnica con la que se transportan los bienes en los barcos. En efecto, el transporte mediante contenedores requirió nuevos planteamientos en lo relativo al trabajo en los muelles. La era de los contenedores lo cambió todo.

Las terminales portuarias actualmente se sitúan en amplias zonas bien definidas y conectadas a autopistas, carreteras y ferrocarriles. Los puertos que manejan carga contenerizada operan con gigantescas grúas-pórticos que se desplazan paralelas a las orillas y son capaces de mover contenedores de treinta toneladas entre un tren o un camión al barco y viceversa (Paine, 2022: 713). Todo esto ya se opera con programas de computación precisos que calculan el peso del contenedor y la parte del barco donde debe ser ubicado. Actualmente, los buques transportan entre 10 mil y 20 mil contenedores en promedio.

Por esa razón, las instalaciones portuarias deben ser eficientes y ser capaces de conectar las rutas marítimas con los *hinterland* o zonas de influencia de los puertos.⁴ El transporte por medio de contenedores no podía haber alcanzado su nivel sin una renovación de las leyes y regulaciones que gobiernan el transporte de mercancías. Las rebajas en los aranceles y las primas de seguros han impulsado también esta actividad. En el medio intermodal, un contenedor puede salir lleno de mercancías de la fábrica de un país; ser trasladado en camión o ferrocarril por varios países; volver a ser embarcado hasta llegar a otro y, finalmente, llegar a un país distinto para descargar la mercancía (Paine, 2022: 714).

⁴ El *hinterland* es una zona terrestre de origen o destino de las mercancías o pasajeros que transitan a través de un puerto, es su zona de influencia territorial. El *foreland*, por el contrario, es el área en la que un puerto se conecta con las rutas marítimas (Structuralia, 2018).

Algunas leyes son, por ejemplo, el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC) que entró en vigor en 1977. La razón de la adopción de este instrumento jurídico se debió a que, en la década de 1960, se produjo un rápido incremento de la utilización de contenedores para el transporte de mercancías por mar, y la construcción de buques portacontenedores especializados. Para 1967, la OMI se comprometió a estudiar la seguridad del uso de los contenedores en el transporte marítimo. Este convenio tiene dos objetivos: 1) mantener un elevado nivel de seguridad de la vida humana en el transporte y la manipulación de contenedores, estableciendo procedimientos de prueba generalmente aceptables y prescripciones conexas de resistencia, y, 2) facilitar el transporte internacional de contenedores proporcionando reglas de seguridad uniformes, aplicables igualmente a todos los modos de transporte de superficie (OMI, 2020c). En este tenor, como ejemplo de la cooperación en la gobernanza mundial de los océanos, la OMI mantiene relaciones con organizaciones internacionales no gubernamentales con carácter consultivo (ver tabla 1).

Tabla 1

ONG con las que la OMI mantiene un carácter consultivo

Comité Asesor en Protección del Mar (ACOPS)	Asociación Internacional de Contratistas Marítimos (IMCA)
Active Shipbuilding Experts' Federation (ASEF)	International Maritime Health Association (IMHA)
Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal (BIC)	Asociación Internacional de Profesores de Estudios Marítimos (IMLA)
Conferencia Internacional Marítima Báltica (BIMCO)	Asociación Internacional de Prácticos (IMPA)
Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)	Federación Internacional de Salvamento Marítimo (IMRF)
Comisión Electrónica Internacional (CEI)	Asociación Internacional de Armadores de Buques de Carga Seca (INTERCARGO)
Comunidad de Asociaciones de Astilleros Europeos (CESA)	INTERFERRY
Comité Internacional Radiomarítimo (CIRM)	Asociación Internacional de Gestores Navales (InterManager)
Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA)	Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)
Comité Maritime International (CMI)	Asociación Internacional de Productores de Gas y Petróleo (IOGP)
Coalición para un Transporte Marítimo Limpio (CSC)	Instituto Océánico Internacional (IOI)
Consejo Consultivo de Mercancías Peligrosas (DGAC)	Asociación Internacional de Sistemas de Comunidad Portuaria (IPCSA)
Asociación Europea de Fabricantes de Motores de Combustión Interna (EUROMOT)	Asociación Internacional de la Industria Petrolera para la Conservación del Medio Ambiente (IPIECA)
International Amigos de la Tierra (FOEI)	Consejo Internacional de Fabricantes de Pintura y Tintas de Imprimir (IPPIC)

Anuario Mexicano de Asuntos Globales 2023

Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes Navieros y Consignatarios de Buques (FONASBA)	Asociación Internacionales de Buques Tanque para Carga Diversificada (IPTA)
Asociación Mundial de Enseñanza y Formación Marítimas (GlobalMET)	Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (IISA)
Greenpeace Internacional (Greenpeace)	Federación Internacional de Vela (ISAF)
Asociación Internacional de Policía de Puertos y Aeropuertos (INTERPORTPOLICE)	Organización Internacional para el Control de Derrames (ISCO)
Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)	Organización Internacional de Normalización (ISO)
Asociación Internacional de Sondeadores (IADC)	Asociación Internacional de Servicios y Proveedores de Buques (ISSA)
Asociación Internacional de Institutos de Navegación (IAIN)	Unión Internacional de Salvadores (ISU)
Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros (IALA)	Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)
Asociación Internacional de Universidades Marítimas (IAMU)	Federación Internacional Anticontaminación de Buques Tanque (ITOPF)
Asociación Internacional de Puertos (IAPH)	International Towing Tank Conference (ITTC)
Asociación Internacional de la Industria del Combustible (IBIA)	Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI)
Asociación Internacional de Terminales de Graneles (IBTA)	International Vessel Operators Dangerous Goods Association, Inc.
Cámara de Comercio Internacional (ICC)	Asociación Internacional para la Utilización de Agua Nebulizada (IWMA)
ICHCA Internacional Ltd.	NACE International
Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA)	Instituto Náutico (NI)
Consejo Internacional de Asociaciones de las Industrias Náuticas (ICOMIA)	The Pew Charitable Trusts (Pew)
Cámara Naviera Internacional (ICS)	Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
Fondo Internacional para la Protección de los Animales y su Hábitat (IFAW)	Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (P & I Clubs)
Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque (IFSMA)	Pacific Environment
Asociación Internacional de Capitanes de Puerto (IHMA)	The Royal Institution of Naval Architects (RINA)
Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores (IICL)	Asociación Internacional de Operadores de Buques y Terminales Gaseiros (SIGTTO)
Instituto Iberoamericano de Derecho marítimo (IIDM)	Asociación de Constructores de Grandes Yates (SYBAss)
Asociación Internacional de Productos Metálicos de Hierro (IIMA)	Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (IUCN)
Asociación Internacional de Fabricantes de Dispositivos de Salvamento (ILAMA)	Instituto Mundial del Transporte Nuclear (WNTI)
Institute of Marine Engineering, Science and Technology (IMarEST)	Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC)
Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF)	

Fuente: OMI, 2020a

Como se puede observar, la OMI mantiene consultas con diversas y numerosas ONG que están conectadas con el ámbito de acción de la organización. Es una oportunidad que surgió desde el principio al fundarse la institución, pues la sociedad civil tiene la experiencia en el ámbito marítimo para hacer de la gobernanza global un puente para que los mares sean limpios y seguros. La OMI se apoya en estas organizaciones en cuestiones laborales, logísticas, ambientales, aduaneras, pilotaje, salvamento marítimo, comunicaciones, seguros marítimos, construcción de buques, faros, puertos, hidrocarburos, minería, entre otras materias. Esta diversidad de consultorías abona a la labor global y de promoción al desarrollo de la ONU en el campo de los asuntos marítimos y portuarios.

Una de las labores clave de la OMI en la gobernanza global de los océanos es la protección del medio marino y la prevención de la contaminación. En efecto, como organismo especializado de la ONU mantiene una conexión con diversos tratados y convenciones internacionales. Una de ellas, es la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR) firmada en 1982 y en vigor desde 1994. Este es el segundo tratado más importante de la historia, solo después de la Carta de la ONU. En la convención se negoció la parte XII, relativa a la protección y preservación del medio marino. En esa sección existen cuestiones conectadas a la explotación de recursos, el control de la contaminación del medio marino, el deber de no transferir contaminación a otros Estados, la cooperación en el plano mundial y regional, los daños y planes de emergencia contra la contaminación, el trato preferencial a los Estados en desarrollo, la vigilancia de los riesgos de contaminación, la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino por vertimiento u otros medios, entre otros temas (Argüelles; Torres, 2023: 283).

Como se verá más adelante, la OMI adoptó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Marpol 73/78), en el cual las partes contratantes fijan un conjunto de normativas enfocadas a la prevención de la contaminación del mar por buques. En los desechos de los barcos se incluyen diversos materiales, desde derrames de hidrocarburos hasta la basura por plásticos (Argüelles y Torres, 2023: 283). Es importante mencionar que más del 90% del comercio mundial se realiza vía marítima y en alta mar navegan miles de naves todos los días. Por ello, el problema de contaminación por los buques se eleva. Uno de los casos más celebres ha sido el del barco petrolero Exxon Valdez que derramó miles de galones de petróleo en Alaska en 1989 (Day, 2014).

La Organización Marítima Internacional

Marco histórico

El antecedente de la OMI es la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) (Osmańczyk, 1976) que fue fundada el 6 de marzo de 1948 por la Conferencia Marítima de la ONU en Ginebra, Suiza. El foro representaba un órgano de la convención

intergubernamental sobre cooperación e intercambio de información técnica relativa al transporte marítimo, puesta en vigor el 17 de marzo de 1958. El actual nombre de la organización se adoptó en 1982 y este mecanismo coordinador de políticas marítimas ha seguido trabajando al lado de otras instituciones relacionadas como la UNCTAD, la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Unión Postal Universal (UPU), la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización Meteorológica Mundial (OMM), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), entre otras.

Desde el siglo XIX, algunas naciones habían propuesto la creación de una organización que coordinara y legislara sobre la navegación, el transporte y el tráfico marítimo internacional. Pero no fue hasta la creación de la ONU que este proyecto se consolidó. En el año de 1948, el Convenio Constitutivo de la OCMI, hoy OMI, fue adoptado por las partes contratantes y entró en vigor en 1958, como ya se mencionó. De acuerdo con la OMI (2022), el artículo 1 del convenio de creación establece que los objetivos de la organización son:

Depearar 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 como la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación, la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques (OMI, 2022b).

La relación de eventos que concierne a la OMI se ha desarrollado desde que se convirtió en un organismo especializado de la ONU, cuando todavía era conocida como OCMI. En 1946 el Consejo Consultivo Marítimo Unido se reunió para delinear las actividades de la organización. En 1947, el Consejo Marítimo Provisional fue creado. En 1948, la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas se celebró en Ginebra. Un hecho de trascendental importancia tuvo lugar al entrar en vigor el Convenio Constitutivo de la OCMI. Desde 1958, la sede de la OMI se estableció en Londres, Reino Unido. Al año siguiente, la OCMI se convirtió en un organismo especializado de la ONU y con ello pasó a formar parte de su sistema.

Para el año 1979, el Duque de Edimburgo colocó la primera piedra para la nueva sede de la OMI en Londres. Con ello, Reino Unido acogió a esta organización dando el mensaje de la potencia marítima que fue en el pasado, toda vez que el Imperio Británico llegó a colonizar tres cuartas partes de las regiones del mundo. Como se mencionó, en 1982, en el contexto de la Guerra Fría, la OCMI cambió su nombre por OMI, y desde entonces así se le ha conocido a esta organización de la gobernanza global de los océanos. Finalmente, en 1983, la Reina Isabel II inauguró la nueva sede de la OMI en Londres a orillas del río Támesis.

Misión y objetivos principales de la OMI

La OMI (2022) establece que su “misión en calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas es fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible”. Con esta misión a la vista, la OMI busca la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques, para hacer una contribución a la resolución de la problemática del cambio climático. Para esta misión, la organización cumple, mediante la adopción de normás estrictas, con la protección y la seguridad marítimas, la eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques. Asimismo, la institución considera que los asuntos jurídicos conexos y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI deben aplicarse de manera universal y uniforme (OMI, 2023).

Para Modesto Seara (2009), la misión de la OMI es: a) intercambiar información entre los gobiernos sobre las materias de su competencia; b) formular proyectos de convenciones y acuerdos, para recomendarlos a los gobiernos, y convocar las conferencias que sea necesario; c) facilitar un órgano de cooperación entre los gobiernos en las materias objeto de la organización, etc. Asimismo, el convenio constitutivo de la organización menciona que su objetivo es: “establecer un sistema de colaboración entre los Estados en materia de reglamentación concernientes a la navegación comercial internacional, de la seguridad marítima, la eficiencia en la navegación, prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques” (DOF, 2010).

Asimismo, la OMI fomenta la eliminación de las medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Estados a la navegación comercial internacional. El organismo también promueve la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminación y con ayuda al desarrollo de la marina mercante nacional de los Estados miembros. Asimismo, el mecanismo toma medidas relativas a las prácticas restrictivas de empresas de navegación marítima y facilita los intercambios entre los Estados (DOF, 2010). Además de las cuestiones técnicas de la navegación marítima, la OMI también impulsa objetivos con factor humano.

Por ejemplo, la organización busca que todos los comités y subcomités tengan un enfoque estructurado orientado al factor humano para elaborar reglas y directrices y examinar los instrumentos de la organización con esta perspectiva. También, la OMI promueve principios con una cultura de la seguridad marítima, una percepción más clara del medio marino y hace llegar información de sucesos marítimos y no marítimos. Finalmente, la OMI facilita material para formar a las personas en la seguridad operacional del buque, todo esto con un sentido humanitario (OMI, 2022f).

Estructura organizacional de la OMI

De acuerdo con el Convenio Constitutivo de la OMI, la estructura del organismo está integrada por la Asamblea, el Consejo, el Comité de Seguridad Marítima (MSC por sus siglas en inglés), el Comité de protección del medio marino (MEPC, por sus siglas en inglés), el secretariado y los siguientes subcomités: el jurídico, el de cooperación técnica y el de facilitación. El MSC y el MEPC están asistidos por una serie de subcomités en los que pueden participar todos los Estados miembros, y que son los siguientes: Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW); el de implantación de instrumentos de la OMI (III); el de navegación, comunicaciones, búsqueda y salvamento (NCSR); el de prevención y lucha contra la contaminación (PPR); el de proyecto y construcción del buque (SDC); el de sistemas y equipo del buque (SSE) y el de transporte de cargas y contenedores (CCC).⁵

La OMI (2022) tiene una Asamblea que es el principal órgano rector de la organización y es la responsable de aprobar el programa de trabajo, votar el presupuesto y constituir el régimen financiero de la organización. Asimismo, la Asamblea es la responsable de elegir al Consejo que está integrado por los 174 Estados miembros y se reúne una vez cada dos años (OMI, 2022e, 2022a). Además de los órganos, comités y subcomités, desde 1983 la OMI administra la Universidad Marítima Mundial (UMM), con sede en Malmö, Suecia y el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI, por sus siglas en inglés), creado en 1988, con sede en La Valeta, Malta.

La Universidad Marítima Mundial, creada en 1983, es un centro de excelencia para la educación de posgrado y la investigación marítima. La UMM fomenta la enseñanza en asuntos marítimos como las políticas y el derecho marítimo, la seguridad, la administración y ordenamientos ambientales, la formación marítima y la gestión del transporte marítimo. La universidad también impulsa la adquisición de conocimientos en materia de gestión portuaria, ordenamiento del medio marino y oceánico, además del transporte y la logística internacionales (OMI, 2020). Por su parte el IMLI garantiza la gestión de expertos en derecho marítimo para contribuir a la aplicación y observancia del derecho marítimo internacional. El IMLI administra el vasto y complejo número de reglamentos adoptados bajo los auspicios de la OMI y atiende la necesidad de los países en desarrollo en esta materia (OMI, 2020b).

En cuanto a las reglas de votación y toma de decisiones de la OMI, Modesto Seara (1985) señala que “a reserva de lo que establece la Convención, la Asamblea elabora y adopta su propio reglamento interno y celebra dos clases de reuniones, las ordinarias, cada dos años, y las extraordinarias, cuando dos tercios de los miembros lo soliciten al Secretario General, o cuando el Consejo lo decida con anticipación de sesenta días de aviso y con la mayoría de los miembros de pleno derecho”. El mismo autor apunta que “el Presidente y

⁵ Las siglas de los comités y subcomités se muestran en inglés.

Vicepresidente son elegidos al comienzo de cada sesión de la Asamblea, entre los delegados de los miembros de pleno derecho. Cada miembro tiene un voto y las decisiones se toman, en general, por mayoría de los miembros presentes y votantes; en el caso de las votaciones que requieran dos tercios se entiende que son dos tercios de los miembros presentes”.

El Consejo se compone por dieciocho miembros, que se eligen de acuerdo a las siguientes categorías: a) seis Estados con mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales; b) seis Estados con mayores intereses en el comercio marítimo mundial; y c) seis estados que no hayan sido elegidos de acuerdo con estas categorías con intereses en la navegación marítima y que representen a las principales zonas geográficas del mundo. El Consejo elabora su propio reglamento interno y celebra sus sesiones tanto como sea necesario y deben estar presentes por lo menos doce de sus miembros, pero los miembros que no están en el Consejo no tienen derecho a voto (Seara, 1985).

El campo de acción del Comité de Seguridad Marítima abarca todo el espectro de actividades dentro de la competencia de la OMI para garantizar la seguridad de la navegación marítima: ayuda a la navegación, construcción y alistamiento de buques, reglamentos para prevención de colisiones y manipulación de carga peligrosa, hidrografía, documentación de buques y navegación, salvamento de buques y personas e investigación en caso de accidentes marítimos. El Comité de Seguridad Marítima celebra reuniones ordinarias una vez al año, pero puede haber reuniones extraordinarias a solicitud de al menos cinco miembros y las discusiones se llevan a cabo con la mayoría de los miembros (Seara, 1985).

En lo que concierne a la Secretaría, esta es representada por un secretario general, un secretario general adjunto, un secretario del Comité de Seguridad Marítima y el personal de la Secretaría. La Convención de la OMI atribuye al secretario general funciones como mantener al día los archivos de la organización, preparar, distribuir notas y documentos e informes útiles para los demás órganos. También el secretario general prepara el presupuesto anual para el Consejo e informa de las actividades de la organización a todos los miembros (Seara, 1985).

Relevancia histórica y contemporánea de la OMI

Modesto Seara (1985) señala que la OMI, antes llamada OCMI, nació en una reunión en Washington en 1946, cuando el Consejo Consultivo Marítimo Unido concluyó un acuerdo que se firmó en octubre de ese año, sobre la creación de un Consejo Consultivo Marítimo Provisional. Esto dio origen al proyecto de convención sobre una Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Con la participación de 35 países en 1948 en Ginebra, la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas se celebró con los resultados siguientes: adopción de una convención preparatoria para celebrar la primera Asamblea de la OCMI. La Convención de la OCMI entró en vigor en 1958 tras recibir la ratificación

de 21 Estados, los cuales debían tener “cada uno un tonelaje global no menor de un millón de toneladas brutas”. El 13 de enero de 1959 la OCMI se convirtió oficialmente en un organismo especializado de la ONU.

La naturaleza de la OMI es principalmente de cooperación internacional en el terreno técnico respecto a la navegación marítima comercial y lucha contra su discriminación. Otro de los propósitos es formular recomendaciones sobre cuestiones para facilitar la navegación comercial, convocar conferencias y promover acuerdos internacionales sobre la materia. En este sentido, Modesto Seara (1985) expone que, básicamente, las actividades de la organización se pueden resumir en dos grandes rubros: la facilitación del transporte marítimo y la seguridad de la navegación marítima. El primer aspecto busca facilitar el transporte de pasajeros y mercancías convocando a convenciones internacionales sobre el particular. Por ejemplo, la OMI revisa el Código Internacional de Señales, estudia el tonelaje de las embarcaciones a escala global, lo que dio nacimiento a la Convención sobre Tonelaje de 1969. En el campo de la seguridad marítima, la OMI trabaja sobre las normas para prevenir los abordajes, es decir, las colisiones de buques en el mar.

Aunque la OMI no existía cuando el *RMS Titanic* se hundió en 1912, desde ese naufragio los Estados empezaron a legislar sobre la seguridad de las vidas humanas en altamar con el primer Convenio SOLAS (*Safe of Life at Sea*) de 1914. Tal vez ningún otro buque ha causado tanta fascinación en el mundo, aun cuando no ha sido la mayor tragedia marítima. El *Titanic* de la línea naviera *White Star Line* fue botado en mayo de 1911 en el astillero de *Harland & Wolf* en Belfast Irlanda del Norte (Riffenburgh, 2008: 5). A raíz del hundimiento del mítico trasatlántico que naufragó en el océano Atlántico norte cerca de Terranova, Canadá, el 15 de abril de 1912 en un viaje de Inglaterra a Nueva York, los Estados negociaron el primer convenio sobre seguridad marítima.

En efecto, el naufragio del *Titanic* mostró coraje y heroísmo por quienes murieron en el hundimiento. Poco después del incidente, se alzaron numerosos monumentos conmemorativos, estatuas, placas, vitrales, fuentes y edificios, para recordar la tragedia. Esos legados se erigieron en Reino Unido, sobre todo en Southampton y Liverpool, sede de la compañía naviera *White Star Line* y también en Estados Unidos y Canadá. Hubo monumentos a los marineros, a los fogoneros y a los músicos. Pero a pesar de los monumentos, libros, películas y más formas de recordar al *Titanic*, el mayor legado fue la legislación mundial que estableció más seguridad en las travesías por mar (Riffenburgh, 2008: 66).

Esta seguridad está orientada a la legislación que exige que todos los buques lleven botes salvavidas suficientes. De la misma forma, este marco jurídico exige la realización de simulacros con los botes y la atención del radiotelegráfo las 24 horas. Asimismo, la legislación contempló que las rutas marítimas del Atlántico Norte navegaran más al sur lejos del hielo y programaran reuniones internacionales para dialogar sobre la seguridad en el mar. Una de

las primeras fue la Conferencia Internacional en Seguridad Marítima, convocada en Londres en 1913, En ese encuentro, las naciones marítimas acordaron crear la *International Ice Patrol* (IIP), con la finalidad de patrullar el Atlántico Norte para detectar la presencia de icebergs e informar de ello a las compañías de navegación (Riffenburgh, 2008: 66).

La Convención Internacional de Seguridad Marítima fue un gran logro puesto que ahí se adoptó el primer convenio SOLAS, el cual entró en vigor en 1914. Una segunda versión fue impulsada en 1929, una tercera en 1940, una cuarta en 1960 y la versión actual data de 1974. Desde entonces, el convenio SOLAS ha tenido diferentes enmiendas para especificar criterios mínimos de construcción, equipamiento y funcionamiento de los buques. Ahora, desde luego, las medidas de seguridad toman en cuenta los avances tecnológicos de la época moderna, como las comunicaciones vía satélite (Riffenburgh, 2008: 66).

El Convenio SOLAS sigue vigente y reglamenta la seguridad en la navegación como la construcción del buque, número suficiente de botes salvavidas y señales de radio, protección contra incendios, entre otras. De la misma forma, otro rubro de la seguridad en el mar es el transporte de mercancías peligrosas y, sobre todo, una de las prioridades de la organización es la prevención de la contaminación del mar por los buques, razón por la cual nació el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL, por sus siglas en inglés) en 1973.

Para alcanzar las metas y cumplir su función, la OMI impulsa las convenciones internacionales y promueve la celebración de convenios sobre diversos temas marítimos y portuarios. Desde el primer Convenio SOLAS, la seguridad en la navegación fue aumentando y después la OMI impulsó los convenios de seguridad marítima con diferentes versiones y protocolos adicionales. En 1965, la entonces OCMI negoció el Convenio de Facilitación que tenía por objetivo facilitar la navegación y el comercio marítimo mundial. Para 1966, la organización firmó el Convenio de Líneas de Carga, que se refería a la línea de carga máxima del buque señalada en su casco. Esto fue con la finalidad de no sobrecargar la capacidad máxima del buque. Este reglamento aplica tanto a buques portacontenedores, petroleros, quimiqueros, graneleros, *Ro Ro*, *Car Carrier*, frigoríficos, buques de gases licuados, de pasaje, entre otros.

El Convenio de Intervención (*Intervention*) celebrado en 1969 se refiere a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos. Este instrumento es producto del desastre del buque petrolero *Torrey Canyon* en 1967, el cual derramó 73 mil toneladas de crudo y cuya marea negra se extendió por 250 kilómetros en las costas del suroeste de Reino Unido (Azcárraga, 1967). Derivado del accidente de este buque petrolero, las naciones negociaron el Convenio MARPOL de 1973, el cual “versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales”.

En 1969, la organización impulsó el Convenio internacional sobre arqueo de buques para estandarizar la medición del tamaño de las naves a partir de su volumen. En 1972, la OCMI negoció el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) y el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, mencionado anteriormente. De la misma forma, en 1978 la OCMI suscribió el Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW, por sus siglas en inglés).

En el caso de la contaminación del mar, como ya se mencionó, en 1973 la OMI adoptó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), el cual ha tenido varias enmiendas y actualizaciones. Las más importantes son la enmienda de 1978 debido al gran número de accidentes de buques tanque entre 1976 y 1977. En 1983, las reglas para combatir la contaminación por hidrocarburos y las reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel entraron en vigor. En 1992, el organismo añadió enmiendas y anexos relativos a las reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos (OMI, 2022c).

Para 1988, el MARPOL incluyó reglas para prevenir la contaminación ocasionada por las basuras de los buques. En 2003, el organismo adoptó las normas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques y, en 2005, los criterios para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques completaron las enmiendas y anexos del MARPOL. Con estas actualizaciones, la OMI busca cumplir junto con los Estados miembros una de las prioridades del organismo al prevenir la contaminación del mar y del aire que la navegación marítima internacional puede ocasionar.

Entre otras convenciones y convenios, es pertinente resaltar el *Inmarsat* de 1976, que forma parte de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite. Asimismo, en 1977 la OMI adoptó el Convenio de Torremolinos relativo a la seguridad de los buques pesqueros, una preocupación que la organización tenía desde su fundación. El Convenio fue actualizado con el Acuerdo de Ciudad del Cabo en 2012. En esta misma lógica, la OMI ha impulsado la celebración del Convenio de Búsqueda y Salvamento Marítimos de 1979 y opera desde 1988 el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.

En este orden de ideas, otro accidente marítimo que marcó la historia de los derrames petroleros en el mar fue el del buque Exxon Valdez en 1989. El 24 de marzo de ese año, en la bahía *Prince William Sound* en Alaska, el barco petrolero encalló y su casco derramó 38 mil toneladas de crudo, lo que se convirtió en uno de los peores desastres naturales de este tipo. El resultado fue la afectación de más de 2 mil km de costa, la muerte de miles de aves marinas y un impacto grave en la industria pesquera de la región (BBC, 2010).

Así, periodistas de todo el mundo convergieron en grupos en la pequeña ciudad de Valdez y poco después del desastre ya superaban en número a la tripulación del barco petrolero. En las siguientes semanas, la bahía de *Prince William Sound* se convirtió en un paisaje familiar en las noticias de la noche en la televisión, como fueron el buque cisterna en Bligh Reef, la terminal Alyeska y la utilitaria ciudad de Valdez (Day, 2014: 30). En realidad, este accidente ha sido una de las grandes catástrofes ambientales de la historia. Todavía, al día de hoy, quedan restos del petróleo derramado hace 35 años.

Aunque ya existían acuerdos internacionales para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos, como el Convenio *Intervention* de 1969, este instrumento jurídico no se aplicó en el caso del accidente del Exxon Valdez. Esto se explica debido a que el incidente ocurrió en aguas territoriales de Estados Unidos y no en alta mar; es decir, en el espacio marino más allá de la Zona Económica Exclusiva (ZEE). Posiblemente, la mancha negra de petróleo se extendió a aguas territoriales internacionales y a la ZEE de Canadá atravesando áreas de altamar.

Sin embargo, es posible que el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990, haya sido adoptado debido al desastre ambiental en Alaska, así como la legislación de que todos los buques petroleros cuenten con doble casco. En ese sentido, la OMI instrumentó este Convenio de Cooperación desde ese año. Finalmente, uno de los convenios más importantes de la OMI es el que se negoció después de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York y en el Pentágono. Dicho convenio de 2004 es el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, conocido como Código PBIP.

Breve evaluación del desempeño de la OMI

La OMI es el organismo especializado de la ONU relativo a la navegación y el transporte marítimo. Si tres cuartas partes del planeta están cubiertas por los océanos y mares, por definición, los espacios marítimos deben ser objeto de protección para impulsar un desarrollo sostenible en el mar y la economía. Por lo tanto, todos los Estados realizan actividades marítimas, tengan o no litoral, porque todos los países dependen del comercio internacional para sobrevivir y esos intercambios mercantiles se hacen en su mayoría por rutas marítimas.

La OMI toma en cuenta la importancia que el transporte marítimo representa y ha sido un pilar en la regulación de los flujos marítimos. En este sentido, el organismo privilegia la seguridad de las embarcaciones y que estas tengan un impacto menor en los ecosistemas marinos. La organización ha construido un andamiaje de estrictas normas que se aplican a escala global. El espectro de cuestiones que la OMI maneja va desde la protección y la seguridad marítimas, la eficiencia de la navegación, hasta la prevención

y control de la contaminación ocasionada por los buques (Aguirre, 2023: 192-193). También, la OMI se centra en la conexión clave que hay entre el transporte marítimo y la sociedad mundial y cómo ayudaría a aumentar la toma de conciencia de la importancia de las funciones de la OMI como organismo normativo mundial del transporte marítimo internacional (OMI, 2015). Por lo tanto, esta organización hace un aporte significativo a la gobernanza global marítima.

Desde su fundación, la OMI ha colaborado con los Estados miembros para encontrar soluciones a retos globales, como la seguridad de los buques y de la gente en el mar. Esto lo ha hecho, entre otros mecanismos, con el Convenio SOLAS al buscar regular la infraestructura del buque y sus aditamentos para prevenir desastres como los del *Titanic* y muchos otros barcos que no contaban con las medidas básicas de seguridad. Bajo la misma lógica, el organismo se ha ocupado de la contaminación del mar, ya sea por hidrocarburos, sustancias peligrosas, o las mismas aguas de lastre de los buques. Debido a ello, la OMI ha impulsado convenios como el MARPOL y sus subsiguientes reformas. En este sentido, la organización, a través de este convenio, acordó en una reforma un posible esbozo del “marco de emisiones netas nulas” para reducir la emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo internacional (OMI, 2022).

Sin duda, en colaboración con otros organismos y gobiernos, la OMI se ha consolidado a través de décadas de servicio para contribuir a salvaguardar la vida humana en el mar y a prevenir la contaminación del mar. Adicionalmente, la organización se inserta en los regímenes ambientales internacionales y en la gobernanza global. Esto forma parte de las medidas para impulsar el comercio marítimo y la cooperación internacional de los Estados, en una época particularmente compleja para la economía y el medio ambiente mundial. Pero también la organización contribuye a la solución de los problemas relativos a la navegación marítima.

Sin embargo, algunas limitaciones que probablemente la OMI ha enfrentado son que, al igual que la ONU, el organismo está formada por Estados y muchas veces ellos sobreponen sus intereses nacionales por encima de la comunidad internacional, como lo afirma la teoría del Realismo político. Con todo, la importancia de regular el transporte marítimo mundial reside en comprender el impacto que tiene en muchos órdenes, desde lo político, hasta lo económico y ambiental.

Una problemática que la OMI ha tenido que enfrentar desde el principio es la piratería marítima, que amenaza la gobernanza y el tráfico marítimo de los océanos. La organización tiene como parte fundamental de su mandato velar, en la medida de lo posible, por la seguridad de los viajes por mar. Para mitigar los riesgos que ponen en peligro la protección marítima, la OMI, a través del Comité de seguridad marítima (MSC), el Comité de facilitación (FAL) y el Comité Jurídico (LEG), elabora reglas y orientaciones

adecuadas. En ese sentido, la OMI también administra el mencionado Código PBIP para la protección de los buques y las instalaciones portuarias, así como el aludido convenio SOLAS. Con estos instrumentos jurídicos, la OMI busca disminuir la amenaza de la piratería y el robo a mano armada contra los buques, apoyando a los gobiernos, sobre todo en África occidental y central. (OMI, 2020d). Una representación del tráfico marítimo lo muestra la figura 1.

Reflexiones finales

Desde que se fundó con el nombre de OCMI, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha trabajado por mantener los mares limpios y seguros y empezó a dar forma a la gobernanza global de los océanos. De estos dos objetivos se desprenden sus actividades de cooperación internacional para reglamentar las embarcaciones con los sistemas de seguridad. Por ejemplo, el organismo recomienda usar doble casco para que accidentes como los de los buques *Torrey Canyon*, *Exxon Valdez* y *Prestige* no se repitan, pues esos buques petroleros derramaron miles de toneladas de crudo en las costas de Reino Unido, España y Alaska, respectivamente.

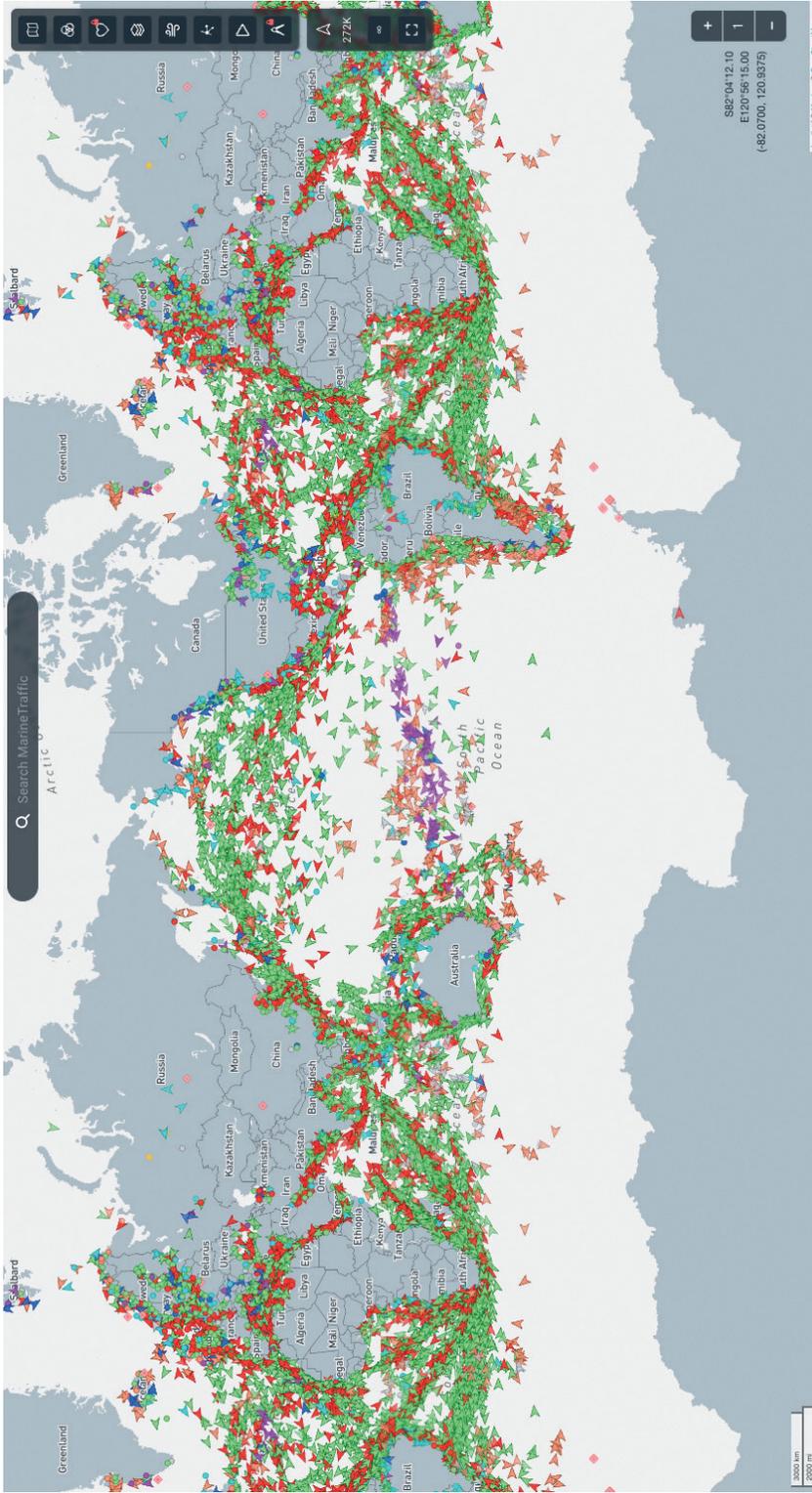
De la misma forma, la OMI se ha construido con base en la reglamentación internacional de las diversas actividades marítimas y portuarias, junto con los Estados miembros que alcanzan 175 países y tres miembros asociados. En esta misma lógica, la OMI puede admitir a organizaciones no gubernamentales (ONG) que soliciten participar y que tengan experiencia para contribuir en los trabajos de la organización. Hasta la fecha, ochenta ONG han sido reconocidas con carácter consultivo por la institución (2022d).

Así, las acciones de la OMI son negociar acuerdos internacionales relativos a las comunicaciones vía marítima, determinar la capacidad de carga y el tamaño de los buques, y plantear una respuesta expedita en caso de derrame de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas en el mar. Por medio de sus órganos, como la Asamblea, el Consejo, el Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y sus subcomités, la OMI se estructura para poder concertar políticas marítimas internacionales. Junto con los Estados miembros, la organización fomenta leyes y reglamentos para armonizar el comercio marítimo mundial y defender los ecosistemas marinos.

La OMI se consolida y se renueva con las nuevas dinámicas tecnológicas aplicadas a la navegación comercial, como el tamaño cada vez mayor de las naves, por los cuales se ampliaron vías como el Canal de Panamá, con su nuevo juego de esclusas inauguradas en 2016. En un mundo cada vez más interconectado y con las adaptaciones de la globalización al complejo entramado político y económico, la OMI debe seguir sus verdaderos propósitos de mantener una navegación más segura y un mar más limpio. Así, la OMI tiene también el reto de hacer frente a la piratería marítima. Este desafío pone en riesgo el libre tránsito

Figura 1

Tráfico marítimo mundial en 2024



Fuente: Marine Traffic, 2024

por aguas territoriales de países como Somalia, Yemén e Indonesia, especialmente en el estrecho de Adén, el de Malaca, aguas de Singapur y en general todo el océano Índico. Sin embargo, la situación se puede presentar en aguas internacionales y la OMI mantiene consultas con gobiernos y otras organizaciones para afrontar el desafío.

Finalmente, la gobernanza global de los océanos y la OMI son solo una parte del complejo entramado que envuelve la globalización. En las relaciones internacionales es necesario incrementar los estudios de las variables oceánicas, marítimas y portuarias, porque si solo nos interesamos en lo que ocurre en tierra, estaríamos desatendiendo la mayor parte de la superficie del globo que son los océanos y los mares. Abrigamos la esperanza de que habrá algunos que, al leer los grandes retos de la gobernanza oceánica, encuentren la inspiración necesaria para continuar con su estudio y difusión en el mundo.☘

Bibliografía

- Aguirre, A. A. (2023). “La Organización Marítima Internacional (OMI)”. Ruiz, M.; Schiavon, J. A.; Velázquez R. (eds.). *Introducción al estudio de los organismos internacionales. Perspectivas históricas, conceptuales y teóricas*. México: ITESM, CIDE, pp. 192-199.
- Argüelles A., C. G. y Torres H., A. M. (2023). “Protección y preservación del medio marino global en tiempos de crisis sanitaria”. Gracia H., M.; Monroy A., S.; Lozano V., A.; Guadarrama V., M. A.; Rogríguez N., A. (coords.). *Análisis multidisciplinario de la situación mundial poscovid-19*. México: UAM-X.
- Asimov, I. (2009). *La formación de América del Norte. Desde los tiempos primitivos hasta 1763*. Madrid: Alianza Editorial.
- Asimov, I. (2014). *La formación de Inglaterra*. Madrid: Alianza Editorial.
- Azcárraga, J. L. (1967). “Algunas reflexiones en torno al siniestro del ‘Torrey Canyon’”, en *Anuario Hispano-Luso-Americano de derecho internacional*, No. 3, 165-184, disponible en <https://shorturl.at/N7n3b>
- BBC (2010). *Derrame del Exxon Valdez sigue en Alaska*, 19 de enero, BBC Mundo, disponible en <https://shorturl.at/uoN95>
- Bergreen, L. (2006). *Magallanes. Hasta los confines de la Tierra*. Barcelona: Planeta.
- Dartnell, L. (2019). *Órigenes. Cómo la historia de la Tierra determina la historia de la humanidad*. México: Debate.
- Day, A. (2014). *Red Light to Starboard. Recalling the Exxon Valdez Disaster*, Pullman, Washington, Washington State University Press.
- Diario Oficial de la Federación (2010), *Acuerdo por el que se da a conocer el Código para la Implementación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI, del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional*. México: Secretaría de Gobernación. 5 de noviembre. Disponible en: <https://bitly.cx/u4M7>

- Gill, S.R. (2020). Gobernanza global: “Cómo era, es y debería ser”. Una reflexión crítica. *Foro Internacional*, LX, núm. 4 (242). 1261-1293.
- Lavery, B. (2014). *Historia de la navegación. 5000 años de aventura marítima*. México: Editorial Trillas.
- Marine Traffic (2024), *Marine Traffic, Live Map*, 7 de mayo, disponible en www.marinetraffic.com/
- OMC (2022). *Transporte marítimo, 2022*, disponible en <https://t.ly/cz3V>
- OMI (2015). “*El transporte marítimo: indispensable para el mundo*”, seleccionado como lema del Día marítimo mundial de 2016, 20 noviembre, disponible en <https://shorturl.at/OQ3TH>
- OMI (2020a). *Organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo*, disponible en <https://shorturl.at/vti8X>
- OMI (2020b). *La OMI y sus instituciones mundiales de formación marítima: fomentar la cooperación*, disponible en <https://bitly.cx/oCzf0>
- OMI (2020c). *Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC)*, disponible en <https://bitly.cx/zIrjy>
- OMI (2020d). *Protección marítima y piratería*, disponible en t.ly/vmo7H
- OMI (2022). *International Maritime Organization*, disponible en <https://www.imo.org/>
- OMI (2022a). *Asamblea de la OMI, Trigésimo primer periodo de sesiones*, disponible en https://t.ly/iy_w
- OMI (2022b). *Breve reseña histórica de la OMI*, disponible en <https://t.ly/ePN7>
- OMI (2022c). *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL)*, disponible en <https://t.ly/TEHX>
- OMI (2022d). *Estados Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales (ONG)*, disponible en <https://t.ly/FDJv>
- OMI (2022e). *Estructura de la OMI*, disponible en <https://t.ly/a7D2>
- OMI (2022f). *Ideas, principios y objetivos*, disponible en <https://t.ly/2y0Z>
- OMI (2023). *La Asamblea de la OMI adopta el Plan estratégico para 2018-2023*, disponible en t.ly/3TMdp
- Osmańczyk, E. J. (1976). *Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Paine, L. (2022). *El mar y la civilización. Una historia marítima del mundo*. Madrid: Machado Libros, Papeles del Tiempo, No. 40.
- Puerto de Santa Marta (2020), *Top 10 de las mayores compañías navieras del mundo*, julio 18, disponible en t.ly/zUTjH

- Riffenburgh, B. (2008). *Titanic. Historia y secretos*. Barcelona: Iberlibro, Editors, S .A., Ediciones Librería Universitaria de Barcelona.
- Seara Vázquez, M. (1985). *Tratado General de la Organización Internacional*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Seara Vázquez, M. (2009). *Derecho Internacional Público*, México, Porrúa.
- Structuralia (2018). *¿Qué es el hinterland y el foreland de un puerto?*, disponible en t.ly/4zrLI
- UNCTAD (2023). *Review of Maritime Transport 2023. Towards a Green and just transition*. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development.

