

# Instrumentos internacionales en materia marítima y su aplicación en México

Bessem Hamud Hamud<sup>1</sup> & Carlos Alejandro Sans Aguilar<sup>1</sup> \*

## Resumen

El presente ensayo aborda la relevancia de los instrumentos internacionales en materia marítima. Se destaca la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 como punto de partida y se analiza en detalle la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). El objetivo de este artículo es examinar la estructura y función de la Organización Marítima Internacional (OMI), subrayando su papel fundamental en la regulación del sector marítimo a través del estudio de sus principales convenios. Se enfatiza asimismo el papel crucial que desempeña la Autoridad Marítima Nacional y su relación con los convenios internacionales en la implementación efectiva de regulaciones y estándares internacionales para los buques en aguas mexicanas.

**Palabras clave:** Autoridad Marítima Nacional, Derecho Marítimo, CONVEMAR, OMI, SOLAS, MARPOL, STCW, MLC.

## Abstract

This essay addresses the relevance of international instruments in maritime matters. It highlights the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties as a starting point and provides a detailed analysis of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). The aim of this article is to examine the structure and role of the International Maritime Organization (IMO), emphasizing its pivotal function in regulating the maritime sector through the study of its key conventions. The crucial role played by the Mexican Maritime Administration and its relationship with international conventions in the effective implementation of international regulations and standards for ships in Mexican waters is also emphasized.

**Key words:** Mexican Maritime Administration, Maritime Law, UNCLOS, IMO, SOLAS, MARPOL, STCW, MLC

Recibido: 29 de noviembre de 2023.

Aceptado: 16 de enero de 2024.

## Introducción

En el ámbito del Derecho Internacional Público y en el contexto de las relaciones marítimas entre los Estados desde la perspectiva de México, en las siguientes líneas se hace un análisis descriptivo de los instrumentos internacionales en materia marítima y de las organizaciones involucradas en la aplicación de los mismos. Se inicia con la Convención de Viena sobre el Derecho de los tratados de 1969 y las distintas etapas para celebrar un tratado entre los Estados. Posteriormente se realiza un análisis detallado, no exhaustivo, de la

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de la Organización Marítima Internacional y sus principales convenios, así como, la relación que existe entre ellos. Entre los distintos convenios marítimos que se revisan, se encuentran el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978, todos con

<sup>1</sup> Capitanía Regional de Puerto de Veracruz. Av. Marina Mercante No.210, 2º piso, edificio anexo API Ver, C.P. 91700, Municipio Veracruz, Ver.  
\* Autor de correspondencia: carlossans@hotmail.com (CASA)

sus respectivas enmiendas; así como, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo fuera del seno de la Organización Marítima Internacional.

Por otro lado, se muestra el fundamento legal en que se basa la Autoridad Marítima Nacional para la aplicación de los convenios internacionales en México, a través de los Oficiales de Supervisión y Seguridad Marítima adscritos a las Capitanías de Puerto como Estado Rector del Puerto. También, se busca comprender cómo estos instrumentos internacionales han evolucionado para adaptarse a los desafíos contemporáneos y las nuevas dinámicas del ámbito marítimo a nivel global.

La investigación tiene como propósito analizar la influencia de estos instrumentos jurídicos en la regulación de asuntos cruciales del ámbito marítimo. Para ello, se emplea una metodología que combina la revisión de conceptos legales, de tratados internacionales pertinentes y de literatura especializada en Derecho del Mar, con el objetivo de identificar los aspectos claves de las fuentes del derecho internacional, así como evaluar la eficacia y adaptabilidad de los tratados en el contexto actual.

### Los tratados internacionales

Sobre la base de las fuentes del Derecho Internacional Público, la Corte Internacional de Justicia establece, en su artículo 38, que ese tribunal tiene la función de decidir conforme al Derecho Internacional Público las controversias que le sean sometidas, debiendo aplicar: las convenciones internacionales reconocidas por los Estados litigantes, la costumbre internacional como práctica aceptada, los principios generales del derecho reconocidos por las naciones civilizadas, y las

decisiones judiciales y opiniones de expertos como medio auxiliar para la determinación de las reglas del derecho.

Es de destacar como fuentes autónomas la costumbre internacional, los principios generales del derecho y los tratados, de estos últimos se cita la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 donde se tiene un concepto más claro de los mismos, ya que con el incremento del comercio internacional y de los medios de comunicación, fue necesario regularizar las normas que rigen los tratados internacionales estableciendo un marco legal sobre los acuerdos firmados entre los Estados.

Loretta Ortiz (2011), en su libro *Derecho Internacional Público*, establece que los tratados son acuerdos entre sujetos de Derecho Internacional regidos por el Derecho Internacional Público. Durante varios años, la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió codificar en materia de los tratados y fue hasta 1969 en la Convención de Viena cuando logró adoptar una definición de tratados internacionales como “un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional Público, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualesquiera que sea su denominación particular” (Convención de Viena 1969).

La definición según la Convención de Viena solo contempla aquellos acuerdos celebrados entre Estados y no entre Estados y organismos internacionales, para ello, la Asamblea de la ONU determinó que los acuerdos entre los organismos internacionales con los Estados serían objeto de otra convención. Además, se estipula que el acuerdo será de manera escrita descartando todos aquellos orales. Otro punto importante es que son regidos por

el Derecho Internacional Público excluyendo aquellos acuerdos que se rijan por legislaciones internas de algunos de los Estados.

Para celebrar un tratado, estos tienen que pasar por distintas etapas. La primera de ellas es la "negociación", que consiste en acordar entre las partes para determinar sus cláusulas. La segunda, es la Adopción del texto que de manera unánime las partes tienen que coincidir. La tercera, la Autenticación del texto para definir el texto definitivo del tratado y se certifica que ese texto quedará como auténtico y definitivo. Una última etapa es la Manifestación del consentimiento, en ella se realiza el acto por el cual los Estados se obligan a cumplir el tratado, las formas de manifestar ese consentimiento pueden ser por la firma del tratado, el canje de instrumentos que constituyen un tratado, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión. Los Estados negociadores seleccionan libremente el modo por el cual manifiestan ese consentimiento (Ortiz 2011).

La misma Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, en su artículo 7 párrafo segundo reconoce la competencia de quienes pueden celebrar los tratados, citando a:

- Los Jefes de Estado y Ministros de Relaciones Exteriores para todos los actos relativos a la celebración.
- Los jefes de misión diplomática para la adopción del texto.
- Los representantes acreditados por los Estados para la adopción del texto ante una conferencia internacional u organización internacional.

La entrada en vigor del tratado no inicia cuando las partes dan su consentimiento, si no, cuando se empiezan a obligarse

ambas partes, es decir, la fecha en que acuerden los Estados negociadores, así lo establece la Convención de Viena en su artículo 24. Así mismo, citado artículo estipula que "...a falta de tal disposición o acuerdo, el tratado entrará en vigor tan pronto como haya constancia del consentimiento de todos los Estados negociadores en obligarse por tratado". En el caso, que un tratado haya entrado en vigor y un Estado desee posteriormente adherirse, para este último entrará en vigor a partir del momento que manifieste su consentimiento a menos que el tratado disponga de otra cosa. También, es de destacar en la Convención de Viena en su artículo 25, que nada impide la aplicación provisional de un tratado antes de su entrada en vigor.

### **La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar (CONVEMAR)**

Este convenio firmado en Montego Bay, Jamaica se adoptó el 10 de diciembre de 1982 y entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, integrando el Derecho del mar y comprometiendo a los Estados en vías de desarrollo y potencias marítimas. La convención permite al Estado ribereño el derecho de soberanía y jurisdicción sobre las aguas adyacentes a sus costas, manteniendo la libertad de la navegación. Además, regula la Zona de los fondos marinos, oceánicos y su subsuelo más allá de su jurisdicción nacional, así como, permite el paso inocente por el mar territorial, el paso en tránsito por los estrechos internacionales y el paso por las aguas archipelágicas. También, la convención regula la utilización de los recursos naturales y la protección del medio marino.

La CONVEMAR contempla tres instituciones: la Autoridad Internacional de los fondos marinos, la Comisión de límites de la Plataforma Continental, que

atienden cuestiones de sus competencias; y el Tribunal Internacional del Derecho del mar, que ejerce jurisdicción sobre las partes XV y XI de la convención, casos de controversias entre los Estados y los anexos de la misma. Además, cuenta con disposiciones relacionadas a Organizaciones Internacionales considerando la cooperación, actividad legislativa de las organizaciones, y los derechos y obligaciones de las mismas. Entre estas organizaciones se encuentran la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que regula el paso en tránsito de las aeronaves por los estrechos utilizados para la navegación internacional, el arbitraje especial y otras especializadas como la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), Comisión Oceanográfica Internacional (COI) de la UNESCO para cuestiones de investigación científica y, la Organización Marítima Internacional (OMI) como especializada en todos los aspectos del tráfico marítimo.

También, en la convención se otorga a los Estados distintos derechos para ejercer en los roles como: Estado del Pabellón, Estado Rector del Puerto y Estado Ribereño. En cuanto a los derechos del Estado con los buques de su pabellón nos referimos a las obligaciones y exigencias sobre aquellos buques que utilizan el pabellón de ese país, con el fin de ejercer su jurisdicción y cumplan con la normatividad del Estado. Para los derechos del Estado como Rector del puerto, nos referiremos a los derechos que tiene el Estado con los buques extranjeros que se encuentran en sus puertos, con el fin de garantizar que se cumplan con los convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional.

La CONVEMAR es un instrumento flexible para responder a los cambios del ámbito marítimo y los cambios a ésta

(cuando se tengan que realizar) serán negociados mediante un acuerdo multilateral, cuyo fundamento es la Convención de Viena sobre el Derecho de los tratados.

### **La Organización Marítima Internacional (OMI)**

La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas encargada de establecer los estándares mínimos necesarios para mejorar la seguridad y protección del comercio marítimo, así como, la prevención de la contaminación marina originada por los buques. Para lograr su cometido, desde su fundación ha creado una serie de convenios internacionales, el primero de ellos fue inherentemente el Convenio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) que entró en vigor en 1958 (OMI 2019); posteriormente se fueron creando convenios en materia marítima siendo los más importantes el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), y Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), entre muchos más.

La OMI tiene más de 50 convenios internacionales de los cuales México se ha obligado al cumplimiento de más de la mitad de estos, además de observarse una serie de códigos que se derivan de los instrumentos internacionales, principalmente aquellos de carácter obligatorio. En general, los convenios y los códigos los podemos agrupar en:

1. Seguridad Marítima (*Maritime Safety*)
2. Protección Marítima (*Maritime Security*).
3. Protección al medio ambiente marino
4. Responsabilidad e Indemnización

(respecto a daños por contaminación).

5. Otros convenios no menos importantes (Facilitación, arqueo, salvamento, actos ilícitos contra el transporte marítimo, etc.).

### La relación CONVEMAR - OMI

Previo a la creación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) entre 1973-1982, la Organización Marítima Internacional (OMI) laboró arduamente en la tercera conferencia del mar con el fin que sus instrumentos respondieran a los principios que fundamentarían a la futura CONVEMAR. Una vez adoptada la CONVEMAR, hubo una estrecha colaboración entre la representación de las Naciones Unidas y la OMI para la vinculación de mencionada convención con los instrumentos de ese organismo especializado en materia de seguridad y protección de la navegación, y prevención de la contaminación del mar por los buques.

En inicio se fundamenta en el artículo 2 del anexo VIII de la CONVEMAR donde se reconoce a la OMI como la organización internacional competente con respecto a las normas y estándares internacionales sobre el transporte marítimo en materia de seguridad marítima, eficacia de la navegación, prevención y control de la contaminación del mar ocasionadas por los buques y por vertimientos. Por lo que, con base en el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI 1948) y teniendo en cuenta su mandato como organismo especializado del sistema de Naciones Unidas, el término "organización internacional competente" que establece la CONVEMAR se refiere a la OMI (CONVEMAR, 1982).

Podemos considerar que la

CONVEMAR es un convenio marco, tomando en cuenta que sus disposiciones son de carácter general y que se aplican mediante reglas específicas con carácter obligatorio, tomadas de distintos acuerdos internacionales. Estas disposiciones resaltan en la CONVEMAR exigiendo que los Estados se apeguen a las reglas, normas, instrumentos y estándares internacionales en la prevención de abordajes, designación de vías marítimas y separadores de tráfico, buques de propulsión nuclear, determinar zonas de seguridad, deberes del Estado del pabellón respecto de la seguridad en el mar y la prevención de la contaminación del mar, por vertimientos y deberes como Estado Rector del puerto, entre otros.

En relación a los instrumentos de la OMI cabe destacar la distinción entre los tipos de instrumentos que contienen dichas disposiciones, primeramente, aquellas recomendaciones adoptadas por la Asamblea, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, por otro lado, aquellas normas y reglas tomadas de los tratados de la OMI.

De acuerdo con las resoluciones de la OMI, los Estados parte participan en la adopción de citadas resoluciones de la Asamblea, MSC y MEPC incorporando recomendaciones sobre la creación de normas técnicas no consideradas en los tratados de la OMI. Estas resoluciones adquieren un carácter obligatorio al incorporarse a las legislaciones nacionales de los Estados, en el caso de México se considera a los tratados en la jerarquía de ley constitucional.

La CONVEMAR de manera general conviene la obligación de cumplir las reglas y normas de la OMI, esta obligación responde en función de las disposiciones especificadas en los tratados. El artículo

311 de la convención trata de la relación con otras convenciones y acuerdos internacionales, así mismo, el artículo 237 toma disposiciones específicas sobre la relación de la CONVEMAR con otras convenciones sobre protección y preservación del medio marino (CONVEMAR 1982).

La obligación al cumplimiento de las normas y reglas de la OMI en sus tratados internacionales depende de la interpretación que den los Estados miembros a la CONVEMAR, por lo anterior, los Estados deben de evaluar el contexto de las disposiciones de la convención y vincularlo al tratado en cuestión de la OMI. Para ello, la CONVEMAR asigna distintos roles a los Estados para que los buques que enarboles su bandera y buques extranjeros que naveguen en su jurisdicción apliquen las reglas y normas de la OMI relativas a seguridad y prevención de la contaminación, ya que, de lo contrario, habría buques deficientes que contravienen las obligaciones establecidas en la CONVEMAR. La vinculación entre la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los instrumentos de la Organización Marítima Internacional comprenden los rubros de Seguridad de la navegación, Prevención y control de la contaminación del mar, Responsabilidad e indemnización y Cooperación y asistencia técnica para los países en desarrollo (OMI 2014, Anexo I).

Además de las vinculaciones descritas, la CONVEMAR en su parte XV trata la solución de controversias entre los Estados parte relativo a la interpretación de la misma convención, estableciendo que serán por medios pacíficos y bajo un procedimiento. También, de conformidad con el artículo 223 de la misma convención el Estado puede iniciar un procedimiento contra buque extranjeros por infracciones cometidas a las leyes de ese país o leyes

internacionales para prevenir o reducir la contaminación marina, dando facilidades de presentar pruebas y audiencias presentados por otros y la “organización competente”, es decir, la OMI.

### **Principales convenios internacionales auspiciados por la OMI**

Desde su creación la OMI ha trabajado en la implementación de estándares que aseguren la eficiencia y sostenibilidad del sector marítimo a nivel global, promoviendo una serie de convenios y otros instrumentos. México ha asumido la adhesión y ratificado más de la mitad de los convenios auspiciados por la OMI, desempeñando, de esta manera, un papel activo y responsable en la promoción de la seguridad y la protección del medio ambiente marino en el ámbito internacional (ver Anexo II.- Fecha de entrada en vigor de convenios de la OMI ratificados por los Estados Unidos Mexicanos y fecha de entrada en vigor en México).

En este contexto y dentro de los supra mencionados convenios internacionales auspiciados por la OMI, sobresalen tres cuyo impacto en el ámbito marítimo es de vital importancia y que regulan diferentes aspectos de la actividad marítima.

### **SOLAS**

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) se creó con el propósito de salvaguardar la vida humana durante actividades con buques, asegurando que ciertos requisitos de seguridad sean respetados en la construcción, operación y gestión de las embarcaciones de pasajeros y de los buques de carga con más de 500 toneladas de arqueo bruto.

La versión actual de SOLAS (SOLAS

1974)<sup>1</sup> es ampliamente aceptada por la comunidad internacional, estando vigente en 168 países que a la presente fecha representan un 98,91% del arqueo bruto de la flota global (OMI 2023). El convenio está organizado en disposiciones generales y catorce capítulos que contienen disposiciones acerca de estándares mínimos a ser observados en diferentes etapas desde la construcción de buques, a sus operaciones y gestión (Anexo III).

Además de contener normas acerca de requisitos mínimos, SOLAS no es un convenio aislado, de él derivan otros instrumentos diversos y códigos que buscan mitigar y atender más a detalle los riesgos identificados por el convenio, como bien puntualiza Joseph & Dalaklis (2021) al mapear los tipos de riesgos abordados en SOLAS y relacionarlo con otros instrumentos, como, por ejemplo, el Código IMDG, relacionado a riesgos de carga y directamente vinculado al Capítulo 7 de SOLAS <sup>2</sup>, o el Código ISM, directamente vinculado con su Capítulo 9, que trata de cuestiones relacionadas a la gestión de la seguridad operacional de los buques.

De los códigos y convenios que derivan de SOLAS, se resalta también el que deriva del Capítulo XI-2 de SOLAS (Joseph & Dalaklis 2021), el Código PBIP (Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias),

que, como su nombre indica, no solamente aborda la seguridad a bordo, también en las instalaciones y recintos portuarios. El Código PBIP exige que autoridades portuarias, agentes navieros y compañías navieras designen Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria, Oficiales de Protección del Buque, y Oficiales de la Compañía para la Protección Marítima, que poseen formación específica que les permite redactar, evaluar, enmendar e implementar planes de protección que prevengan, reduzcan y mitiguen los riesgos y amenazas que se puedan enfrentar. Se trata de un esfuerzo de cooperación internacional que involucra Estados Miembros de la OMI, organismos gubernamentales, administraciones locales y el sector privado. El Código PBIP está sujeto a revisiones y evaluación de performance con base a eventos reportados y tendencias identificadas, que pueden provocar desde cambios y enmiendas a los instrumentos de la OMI, hasta abrir el debate acerca de nuevas directrices para potencializar la implementación del mismo <sup>3</sup>.

Es importante destacar que un mecanismo incorporado a SOLAS 1974 y que permite que el convenio se mantenga vigente, actualizado y uniforme es el sistema de aceptación tácita de enmiendas. Dentro del ámbito de la OMI, dicho mecanismo se refiere al procedimiento por

<sup>1</sup> La primera versión de SOLAS fue una respuesta al famoso incidente de navegación del RMS Titanic. SOLAS 1914, como se conoce esa versión, llegó a ser ratificada por tan solamente cinco Estados, pero el proceso de ratificación fue suspenso debido al inicio de la Primera Guerra Mundial y como resultado, dicho convenio no llegó a entrar en vigor. Pasada la Primera Guerra Mundial, aunque con un alto número de transporte de pasajeros siendo realizada por vías marítimas, no fue hasta el hundimiento del buque SS Vestris en 1928 que la negociación de una nueva versión de SOLAS (SOLAS 1929) tuvo inicio. El hundimiento de SS Vestris dejó lecciones que hizo con que disposiciones acerca de requisitos durante la construcción de embarcaciones fueran incluidas en el texto. SOLAS 1929 fue la primera versión a entrar en vigor, en 1933. La tercera versión de SOLAS, conocida por SOLAS 1948 fue una respuesta a los avances tecnológicos que hicieron con que SOLAS 1928 fuera considerado desfasado, siendo impulsado por el incidente del buque SS Morro Castle que se incendió. SOLAS 1948 entró en vigor en 1952. La versión actual de SOLAS, SOLAS 1974, fue negociada y adoptada bajo los auspicios de la OMI, entrando en vigor en el año 1980.

<sup>2</sup> SOLAS Capítulo 7: Transporte de mercancías peligrosas.

<sup>3</sup> Un ejemplo es la negociación de directrices para auditorías remotas de verificación del Código PBIP – actualmente con su nombre en inglés *Guidance on Assessments and Applications of Remote Surveys, ISM Code Audits and ISPS Code Verifications* – que pasan a integrar el *Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification* (o HSSC por su siglas en inglés). Durante la pandemia del COVID-19 se normalizó la realización de auditorías de verificación de cumplimiento al Código PBIP de manera remota, pero desde 2022 la OMI busca armonizar los estándares con el afán de que se garantice que el nivel de calidad de dichas auditorías tal como si fueran realizadas de manera presencial (OMI 2022).

medio del cual las enmiendas a los convenios pasan a ser consideradas vigentes a partir de una determinada fecha, a menos que un determinado número de Estados contratantes formalmente se opongan dentro de un plazo determinado (OMI, 2011). Creada en 1994, el mecanismo de aceptación tácita reduce el tiempo de incorporación de enmiendas, saltando una larga etapa de aceptación y ratificación de los Estado contratantes a cada enmienda. Dicho mecanismo tiene consecuencias para los Estados contratantes del convenio, que deben actuar a manera de incluir e implementar las enmiendas sin que esas causen conflicto con sus normas ya existentes.

## MARPOL

El segundo convenio que se resalta en esa selección de instrumentos de la OMI es el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL por sus siglas en inglés), admitido el 2 de noviembre de 1973 y que aborda de manera integral la protección del medio ambiente marino, reduciendo al mínimo los vertimientos de sustancias nocivas y contaminantes.

Antes de entrar en vigor, y en respuesta a los numerosos accidentes de buques tanques entre los años 1975 y 1977, se elaboró bajo los auspicios de la OMI el Protocolo de 1978, que incorporó a MARPOL 1973 y añadió disposiciones adicionales, entrando en vigor en 1983<sup>4</sup>. MARPOL 73/78, como quedó conocido, cuenta con ciento sesenta y uno Estados contratantes, lo que representa 98,89% del arqueo bruto mundial (OMI, 2023).

Según datos de la Federación

Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF, n.d.), mientras el volumen de petróleo crudo y otros derivados se duplicó entre los años de 1970 y 2020, el número de incidentes de derrames se redujo de manera drástica, lo que demuestra la eficacia de MARPOL y demás instrumentos aplicables en prevenir esa modalidad de contaminación.

El convenio MARPOL está organizado en disposiciones generales y seis anexos. Las disposiciones generales contienen los estándares mínimos a ser observados en diferentes etapas desde la construcción de buques, sus operaciones y gestión. A su vez, uno de los anexos de MARPOL contiene reglas específicas para prevenir diferentes tipos de posible contaminación, a saber:

Anexo I – Hidrocarburos;

Anexo II – Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel;

Anexo III – Sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos;

Anexo IV – Aguas sucias de los buques;

Anexo V – Basura de los buques;

Anexo VI – Atmosférica ocasionada por los buques.

## SCTW

El tercer convenio de destacar auspiciado por la OMI es el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio de Formación o STCW por sus siglas en inglés), que establece las directrices para garantizar la capacitación y competencias de los profesionales que trabajan a bordo

<sup>4</sup> La entrada en vigor de diferentes Anexos de MARPOL se dio de manera no cronológica, con el Anexo 5 entrando en vigor en 1998 y, por lo tanto, con anterioridad al Anexo 4 que entró en vigor en 2022 en México, aunque en el ámbito internacional se encontraba vigente desde el año 2003 (GISIS 2023).

de los diversos tipos de buques, además de los requisitos en cuestión de titulación, capacitación y competencias. También comprende temas como atención médica, supervivencia y guardias (Covault 2010).

Redactada en 1978, el STCW entró en vigor en 1984 bajo críticas con relación a la redacción, que permitía a los Estados contratantes del convenio interpretar las disposiciones a su mejor conveniencia<sup>5</sup>. Por esa razón, en el año 1995 se realizó una revisión con el afán de repartir el STCW en la estructura que conocemos actualmente, como Parte A, disposiciones de carácter obligatorio, y Parte B, disposiciones de carácter de recomendación.

La siguiente revisión de gran importancia sucedió en la Conferencia de Manila, que resultó en la revisión de 2010 al STCW, conocidas como Enmiendas de Manila y que introdujeron una serie de novedades a resaltar: (i) normas de protección y seguridad en armonía con el Código PBIP (ISPS); (ii) incorporación de nuevas tecnologías en la formación de la gente de mar, como las cartas electrónicas y el sistema ECDIS; (iii) la figura del radio operador, hasta entonces inexistente a los ojos del STCW<sup>6</sup>, entre varias otras (Larrucea 2013).

Actualmente el STCW cuenta con la adhesión de 157 Estados (GISIS 2023) y tiene incorporado el mismo mecanismo de aceptación tácita que el convenio SOLAS, lo que facilita su revisión e implementación de cambios entre los Estados contratantes.

## Otros convenios internacionales

A pesar de no ser un instrumento de la OMI, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC) tiene un impacto directo en las actividades del ámbito marítimo que merece destacarse.

Adoptado bajo los auspicios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y ratificado por ciento un Estados, representando más del noventa por ciento (90%) del arqueo bruto mundial, el MLC fue consolidando más de sesenta instrumentos internacionales y con el propósito de asegurar condiciones dignas para la gente de mar, el MLC ha sido considerado por gran parte de la comunidad internacional como el cuarto pilar de la industria marítima (OIT 2006b).

El MLC se estructura en Artículos, Reglamento y el Código. De manera similar al convenio STCW, el Código detalla la aplicación del Reglamento por medio de Normas Obligatorias (Parte A) y Pautas no obligatorias (Parte B). Con relación a su contenido, el Código del MLC contiene cinco títulos<sup>7</sup>, dentro de los cuales se encuentran las Reglas, Parte A y Parte B (OIT 2006a).

Aunque México no haya ratificado el MLC, los buques de bandera extranjera de Estados contratantes del convenio y llegan a México deben cumplir y ser capaces de demostrar cumplimiento con sus normas. De manera similar, los marinos mercantes mexicanos que embarcan en buque que enarbolan bandera de otros Estados deben

<sup>5</sup> Un ejemplo de expresiones que la redacción original de la STCW contenía y que permitía esa amplia gama de interpretaciones es cuando una disposición contenía la siguiente expresión "que la Administración juzgue satisfactorio", lo que permitía a Estados contratantes adoptar medidas que serían consideradas no satisfactoria bajo las disposiciones obligatorias actuales.

<sup>6</sup> El listado no es exhaustivo, las Enmiendas de Manila también incorporaron al STCW normas relacionadas a temas como aptitud médica y tiempos de descanso de la Gente de Mar, de modo a armonizar el texto con el de la Convención del Trabajo Marítimo (MLC), que a pesar de no estar vigente en año de 2010 ya era vista como un importante instrumento, aunque no auspiciado por la OMI.

<sup>7</sup> Los cinco artículos de la MLC son: 1 - Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques; 2 - Condiciones de empleo; 3 - Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda; 4 - Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social y; 5 - Cumplimiento y control de la aplicación

tener respetadas las condiciones establecidas en el convenio ya que son de carácter obligatorio.

### **La Autoridad Marítima Nacional y la aplicación de los convenios en México**

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 90 establece que la administración pública es centralizada y paraestatal, en la que los negocios administrativos estarán a cargo de las secretarías de Estado (CPEUM, 2023), para ello, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 26 cita a la Secretaría de Marina como una esas secretarías con atribuciones específicas en su artículo 30 fracción V de ejercer la Autoridad Marítima Nacional en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales (LOAPF, 2023).

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos como ley específica y de orden público, establece en su artículo 7 fracción I que la Autoridad Marítima Nacional es la Secretaría de Marina por sí o por conducto de las Capitanías de Puerto (LNCM, 2020). La misma Ley, dispone que las embarcaciones o artefactos extranjeros que se encuentren en las zonas marinas mexicanas, quedarán sujetos por ese sólo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana, conforme al contenido del párrafo segundo del artículo 5 de la Ley. Además, la Ley y su Reglamento, contemplan cada una de las disposiciones que establecen los convenios internacionales en materia marítima tales como el convenio SOLAS, MARPOL, SCTW, entre otros, de los cuales el Estado mexicano es parte.

Dentro de las facultades que tienen las Capitanías de Puerto en el artículo

9 fracción V de la LNCM se tienen la de requerir los certificados e inspeccionar a cualquier embarcación, ya sea nacional o extranjera de conformidad con los tratados internacionales y de conformidad además del artículo 68 de citada Ley. En el caso de embarcaciones nacionales también de conformidad con la legislación nacional, reglamentos y normas mexicanas en materia de seguridad a la navegación, la vida humana y prevención de la contaminación por embarcaciones.

La Autoridad Marítima Nacional de acuerdo con el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar), está obligada a mantener un sistema eficaz de control por el Estado Rector del Puerto para garantizar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación en las vías generales de comunicación por aguas mexicanas, a través de los Oficiales de Supervisión de Seguridad Marítima (OSSM) adscritos a las Capitanías de Puerto del país, quienes tienen las atribuciones para realizar reconocimientos, inspecciones, y verificaciones a embarcaciones de bandera extranjera, en términos de los artículos 70 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y, 316 de su Reglamento, mismo que a continuación se cita:

*Artículo 70.- Cada capitanía de puerto, a través de los inspectores a ellas adscritos, deberán inspeccionar al menos a un veinte por ciento de las embarcaciones extranjeras que se encuentren en sus respectivos puertos, de conformidad con el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto.*

*Artículo 316.- Son atribuciones de los OSSM, las siguientes:*

*I a IV...*

*IV. Realizar Inspecciones a Embarcaciones o Artefactos Navales extranjeros en cumplimiento del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto "Acuerdo de Viña del Mar", de acuerdo con las disposiciones aplicables;*

*V a XII...*

En ese tenor, los Oficiales de Supervisión de Seguridad Marítima, en su calidad de Oficial de Supervisión de Estado Rector del Puerto, adscritos a las Capitanías de Puerto en uso de las facultades conferidas por Ley, llevan a cabo inspecciones a embarcaciones extranjeras que arriban a puertos mexicanos, y de acuerdo con el Acuerdo de Viña del Mar, en caso de encontrar deficiencias que pongan en riesgo la seguridad a la navegación, la vida humana o la contaminación del medio ambiente marino, estas tendrán que ser subsanadas antes del zarpe de la embarcación. Cabe hacer mención, que la Capitanía de Puerto de acuerdo al artículo 49 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos puede negar o dejar sin efecto el despacho de salida de una embarcación en caso de existir un riesgo inminente en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina justificado.

## Conclusiones

En síntesis, los convenios internacionales auspiciados por la OMI constituyen piedras angulares para el desarrollo de la industria marítima y los incesantes esfuerzos de mantenerlos actualizados.

Durante la edificación de la CONVEMAR se consideró adaptarse a las políticas, criterios y normas de la OMI. Una vez constituida la CONVEMAR se

implementaron las labores de vinculación con los diferentes instrumentos de esa organización especializada. La relación intrínseca entre ambas, denota principalmente en los distintos roles que la CONVEMAR otorga a los Estados para el cumplimiento de las normas y estándares internacionales de la OMI en el transporte marítimo.

En el contexto de México, la Autoridad Marítima Nacional, representada por la Secretaría de Marina a través de las Capitanías de Puerto, ostenta un rol primordial en la implementación y supervisión de estos convenios, garantizando su adecuada observancia y contribuyendo con la seguridad, y la protección del medio ambiente en las zonas marinas mexicanas.

En suma, estos convenios y el cometido de la Autoridad Marítima Nacional representan los pilares fundamentales para garantizar la seguridad a la navegación, salvaguarda de la vida humana en el mar, protección del medio ambiente marino y condiciones laborales dignas en la industria marítima, contribuyendo al desarrollo sostenible del sector marítimo en su territorio y sumándose a ese más del 90% del comercio marítimo que se realiza por mar de manera segura.

## Agradecimientos

A un revisor anónimo quien proporcionó comentarios valiosos que ayudaron a mejorar el presente trabajo.

## Referencias

- Control de Buques por el Estado Rector del Puerto de 1992.** Viña del mar. Chile.
- Camino, H. 2020.** La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Desarrollo del Derecho del Mar. Recuperado de [http://aula.ceaamer.edu.mx/pluginfile.php/34205/mod\\_page/content/4/Mod%203%20Lec%20Esencial%201%20publicaciones\\_digital\\_XXXVIII](http://aula.ceaamer.edu.mx/pluginfile.php/34205/mod_page/content/4/Mod%203%20Lec%20Esencial%201%20publicaciones_digital_XXXVIII).

pdf

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.** Reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación. México, 06-06-2023.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,** firmada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica.
- Convención de Viena sobre el Derecho de los tratados,** firmada el 23 de mayo de 1969 en Viena, Austria.
- Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional,** firmado el 6 de marzo de 1948. Recuperado de: <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar,** firmado el 1 de noviembre de 1974. Recuperado de: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>
- Covault, D. S. 2010.** El Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006: una perspectiva para las Américas. *Revista Latinoamericana de Derecho Social*, (11), 181-225.
- García, M. A. S., M. M. I. Rivera, E. M. Camacho & F. S. Castaño. 2007.** Estado actual de la gestión de residuos MARPOL y su contribución a la prevención de la contaminación marina. *Residuos: Revista Técnica*, 17(96), 72-81.
- Gaviria Hincapié, L. P. & A. C. Narváez Pérez. 2020.** Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y su implementación en el transporte marítimo internacional.
- ITOPF (n.d).** Oil Tanker Spills Statistics 2022. Recuperado de: <https://www.itopf.org/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>
- Joseph, A., & D. Dalaklis. 2021.** The international convention for the safety of life at sea: Highlighting interrelations of measures towards effective risk mitigation. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, 5(1), 1-11. <https://doi.org/10.1080/25725084.2021.1880766>
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.** Reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación. México. 07-12-2020.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.** Reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación. México. 03-05-2023.
- OIT. 2006a.** Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). Recuperado de [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C186](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C186)
- OIT. 2006b.** Fourth Sitting, 94th (Maritime) Session of the International Labour Conference, Geneva, 20 February 2006, ILO Doc. No. PR10, Recuperado de: <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/guide.pdf>
- OMI.2011.** Maritime Safety Committee: Legal advice on the proposed use of the tacit acceptance procedure for the Global SAR Plan. Recuperado de: <https://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=tacit%20acceptance#:~:text=9/4%20%2D-,RADIOCOMMUNICATIONS,-AND%20SEARCH%20AND>
- OMI. 2014.** Consecuencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para la Organización Marítima Internacional. Estudio Elaborado por la Secretaría de la Organización Marítima Internacional. Recuperado de: <http://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Documents/LEG-MISC.8.pdf>
- OMI. 2019.** Breve historia de la OMI. Recuperado de: <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- OMI. 2022.** Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments. Development of Guidance on Assessments and Applications of Remote Surveys, ISM Code Audits And ISPS Code Verifications. Recuperado el 28 de Julio, 2023, de: <https://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=ISPS#:~:text=SURVEYS%2C%20ISM%20CODE%20AUDITS-,AND,-ISPS%20CODE%20VERIFICATIONS%0AProposal>
- OMI. 2023.** Status of Treaties. GISIS Database. Recuperado el 28 de Julio, 2023, de GISIS database: <https://gis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx>
- Ortiz, L. 2011.** *Derecho Internacional Público*. 3ª edición. Escuela Libre de Derecho. México.
- Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.** Publicado en el Diario Oficial de la Federación. México. 04-03-2015.
- Rodrigo de Larrucea, J. 2013.** Las enmiendas de Manila 2010 al Convenio STCW: Un nuevo perfil formativo para la gente de mar 78/95.

**Anexo I.** Vinculación entre la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los instrumentos de la Organización Marítima Internacional.

---

## 1. Seguridad de la navegación

---

### A. Jurisdicción

- Jurisdicción del Estado de abanderamiento.
- Jurisdicción del Estado Rector del Puerto.
- Jurisdicción del Estado Ribereño.

### B. Construcción, equipo y navegabilidad de los buques

- Seguridad de los buques pesqueros.
- Normas para la construcción de buques nuevos.
- Obligación de instalar cajas negras.
- Sistema de identificación automática.
- Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.
- Sistemas y aparatos que se han de llevar a bordo.
- Código para naves de gran velocidad.
- Construcción, prevención, detección y extinción de incendios.
- Buques que navegan en aguas polares.

### C. Dotación de los buques y formación de los tripulantes

- Formación y titulación del personal de los buques.

### D. Utilización de señales, mantenimiento de comunicaciones y prevención de abordajes

- Reglas sobre señales.
- Reglas sobre comunicaciones.
- Reglas sobre prevención de abordajes en el mar.

### E. Organización del tráfico marítimo

- Mar territorial.
- Estrechos utilizados para la navegación internacional.
- Aguas archipelágicas.
- Zona económica exclusiva.

### F. Notificación por los buques

### G. Buques de pasaje

### H. Buques de propulsión nuclear y buques que transporten carga peligrosas

- Buques nucleares.
- Mercancías peligrosas

### I. Instalaciones mar adentro

- Unidades móviles que operan mar adentro.

### J. Ayudas para la navegación e instalaciones

### K. Reglas sobre prestación de auxilio

- Deber de prestación de auxilio.
- Servicios de búsqueda y salvamento.
- Actuación con las personas rescatadas en el mar.
- Prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar.

### L. Investigaciones de siniestros marítimos

- Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.
- Preservación y recopilación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, la asistencia médica y el apoyo social a las personas afectadas.

### M. Actos ilícitos

- Piratería.
- Tráfico ilícito de drogas.
- Terrorismo.
- Polizonaje.

---

## 2. Prevención y control de la contaminación del mar

---

### A. Contaminación causada por buques

- Sucesos de contaminación y emergencias en el mar.

### B. Jurisdicción del Estado del Pabellón

- Disposiciones sobre los buques tanque de casco sencillo.
- Dotaciones.
- Prohibición de zarpar.
- Presencia de certificados a bordo e inspección de los mismos.
- Investigación de una presunta infracción.
- Sanciones.
- Notificación de sucesos.
- Sistema de identificación automática.
- Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.
- Sistemas y aparatos que se han de llevar a bordo.
- Código para naves de gran velocidad.
- Construcción, prevención, detección y extinción de incendios.
- Buques que navegan en aguas polares.

### C. Jurisdicción del Estado Rector del puerto

- Descargas ilegales.
- Instalaciones de recepción.
- Investigación de buques extranjeros.

### D. Jurisdicción del Estado Ribereño

- Medidas de organización de tráfico marítimo.
- Mar territorial.
- Zona económica exclusiva.
- Medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos.
- Medidas obligatorias especiales.
- Zonas especiales y zonas marinas especialmente sensibles.
- Estados ribereños de estrechos usados para la navegación internacional y Estados archipelágicos.

### E. Vertimiento de desechos y otras materias en el mar

- Fertilización de los océanos.

### F. Otras fuentes de contaminación del mar

- Contaminación por actividades relacionadas con los fondos marinos.
- Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre.
- Contaminación biológica de los cascos de los buques.
- Efectos perjudiciales del uso de pinturas antiincrustantes para los buques.
- Reciclaje de buques.

### G. Contaminación atmosférica y eficiencia energética

- Contaminación atmosférica.
  - Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.
  - Medidas técnicas y operacionales de eficiencia energética.
  - Medidas del mercado.
  - Estimaciones de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.
-

Continuación...

---

### 3. Responsabilidad e indemnización

---

#### A. Daños causados por contaminación

- Remoción de restos de naufragio.
- Daños debidos a la contaminación transfronteriza resultantes de actividades de exploración y explotación de hidrocarburos.

---

### 4. Cooperación técnica-asistencia a los países en desarrollo

---

#### A. Protección y preservación del medio marino

- Jurisdicción del Estado de abanderamiento.
- Jurisdicción del Estado Rector del Puerto.
- Jurisdicción del Estado Ribereño.

#### B. Formación

- Jurisdicción del Estado de abanderamiento.
- Jurisdicción del Estado Rector del Puerto.
- Jurisdicción del Estado Ribereño.

#### C. Investigación científica marina

- Instalaciones para investigación científica.

#### D. Desarrollo y transferencia de tecnología marina

---

**Fuente:** Elaboración propia con base en CONVEMAR y Convenios OMI.

**Anexo II.** Fecha de entrada en vigor de convenios de la OMI ratificados por los Estados Unidos Mexicanos y fecha de entrada en vigor en México.

Convenio	Entrada en vigor del Convenio	Entrada en vigor en México
• Convenio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental .	• 17/3/1958	• 17/3/1958
• Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001.	• 17/9/2008	• 17/9/2008
• Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, 2004.	• 8/9/2017	• 8/9/2017
• Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.	• 15/7/1977	• 15/7/1977
• Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972.	• 6/9/1977	• 4/4/199
• Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965.	• 5/3/1967	• 30/7/1983
• Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976 y Enmienda 1998.	• 16/7/1979 • 31/7/2001	• 10/1/1994 • 31/7/2001
• Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969.	• 6/5/1975	• 7/7/1976

## Continuación...

• Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 - Protocolo 1973.	• 30/3/1983	• 30/3/1983
• Convenio de Londres, 1972.	• 30/8/1975	• 30/8/1975
• Convenio de Londres - Protocolo 1996.	• 24/3/2006	• 24/3/2006
• Convenio Internacional de Líneas de Carga, 1966.	• 21/7/1968	• 25/6/1970
• Convenio Internacional de Líneas de Carga - Protocolo 1988.	• 3/2/2000	• 3/2/2000
• Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad, 1976.	• 1/12/1986	• 1/9/1994
• Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973/1978.	• 2/10/1983	• 23/7/1992
• MARPOL -	• 1/7/1992	• 15/10/2022
• MARPOL - Anexo IV	• 27/9/2003	• 15/10/1998
• MARPOL - Anexo V	• 31/12/1988	• 15/10/1998
• Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990	• 13/5/1995	• 13/5/1995
• Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989	• 14/7/1996	• 14/7/1996
• Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979	• 22/6/1985	• 25/4/1986
• Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974	• 25/5/1980	• 25/5/1980
• SOLAS - Protocolo 1978 y Protocolo 1988	• 1/5/1981 • 3/2/2000	• 30/9/1983 • 3/2/2000
• Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978	• 3/2/2000	• 28/4/1984
• Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima; Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, 1988	• 1/3/1992	• 11/8/1994
• Convenio Internacional Sobre Arqueo de Buques, 1969	• 18/7/1992	• 18/7/1982

**Fuente:** Elaboración propia con base en <https://gisis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx>

### Anexo III. Estructura de SOLAS 1974.

---

