

Documento especial

CHILE Y LA OMI

LIDERAZGO EN SEGURIDAD Y SOSTENIBILIDAD MARÍTIMA GLOBAL



Portada: Fachada de la sede central de la Organización Marítima Internacional. 2017. ©OMI

Los comentarios y opiniones expresadas en este documento representan el pensamiento de sus autores, no necesariamente de la institución.

CHILE Y LA OMI

LIDERAZGO EN SEGURIDAD Y SOSTENIBILIDAD MARÍTIMA GLOBAL

Vicealmirante (r) Ignacio Mardones

Contenidos

Contenidos.....	5
Introducción.....	7
Su rol	8
Principales instrumentos internacionales y su relación con Chile.....	8
Su estructura.....	9
Funciones del Consejo de la OMI	10
Estructura técnica	11
Subcomités	11
Participación y presencia de Chile en la Organización Marítima Internacional	13
Vinculación formal e institucional	14
Compromisos y responsabilidades internacionales.....	15
Beneficios estratégicos de la participación	16
Proyección nacional.....	16
Conclusión.....	17
Autor	18



Introducción

La Organización Marítima Internacional (OMI), es el organismo especializado del Sistema de las Naciones Unidas, encargado de establecer normas e instrumentos apropiados, justos y eficaces relacionados con la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación. La importancia de su función se sostiene en el hecho de que el 90% del transporte de mercancías a nivel mundial se realiza por vía marítima, reconociéndose este medio como el sistema más eficiente y rentable de transporte a nivel global.

Esta organización cuenta con 176 estados miembros (incluyendo a casi todos los estados miembros de la ONU) y 3 miembros asociados. Su sede está en Londres, Reino Unido y su organización fue establecida mediante un convenio adoptado en Ginebra en 1948 y entró en vigor en 1958. Desde entonces, ha operado como la agencia especializada de las Naciones Unidas, encargada de promover la cooperación entre gobiernos y la industria del transporte marítimo.

Su órgano rector es la Asamblea, compuesta por todos los estados miembros. Este órgano se reúne cada dos años en sesiones ordinarias y tiene la responsabilidad de dirigir estratégicamente la organización. Para lo anterior, debe aprobar el Plan Estratégico, el programa de trabajo asociado y definir el régimen financiero. Además, la Asamblea es la encargada de elegir a los miembros del Consejo, el cual actúa como el órgano directivo de alto nivel, encargado de supervisar y dirigir las actividades de la OMI entre las sesiones de la Asamblea, teniendo como misión, asegurar la correcta ejecución del Plan Estratégico para garantizar el cumplimiento de los objetivos de la organización.

El Consejo está compuesto por 40 estados miembros electos, agrupados en tres categorías: Categoría A, la cual incluye a los 10 estados con mayor interés en la provisión de servicios marítimos internacionales; la Categoría B, que agrupa a los 10 estados con mayores intereses en el comercio marítimo internacional; y la Categoría C, que comprende a 20 estados con intereses especiales en el transporte marítimo o la navegación, donde la participación de estos países garantice una representación geográfica equilibrada.

Chile ratificó el Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional el año 1972, siendo oficialmente estado miembro desde este hito. Del mismo modo, a contar del año 2001, nuestro país forma parte del Consejo de manera ininterrumpida, lo que refleja un reconocimiento sostenido a su activa participación, liderazgo técnico y compromiso con el desarrollo marítimo global y regional.

La OMI, trabaja en estrecha coordinación con el sistema de las Naciones Unidas, compartiendo objetivos comunes en materia de sostenibilidad, seguridad internacional, cambio climático y protección de los océanos, gozando de autonomía técnica y reglamentaria, debiendo reportar periódicamente a la Asamblea General de la ONU, cooperando activamente con otros organismos internacionales.

Este artículo ofrece un análisis detallado sobre la estructura de la OMI y los beneficios estratégicos de participar en ella. Además, plantea un llamado a la acción para los profesionales del sector marítimo nacional, destacando la importancia de fortalecer capacidades, participar activamente en los foros internacionales y contribuir al desarrollo de una gobernanza marítima sostenible y eficaz.

0.2

Su rol

La OMI desempeña un rol crucial en el comercio mundial, al establecer marcos normativos comunes que garantizan la operación segura, eficiente y ambientalmente responsable del transporte marítimo. Su mandato incluye más de 50 tratados y cientos de recomendaciones que cubren desde la seguridad de la vida humana en el mar hasta la prevención de contaminación por buques.

PRINCIPALES INSTRUMENTOS INTERNACIONALES Y SU RELACIÓN CON CHILE

- ✦ **SOLAS (Safety of Life at Sea):** Establecido en 1974, es considerado el convenio más importante sobre seguridad de la vida humana en el mar. Define estándares obligatorios en áreas como construcción de buques, equipos de seguridad, navegación, comunicaciones, gestión de emergencias y prevención de incendios. Para Chile, la aplicación de SOLAS es crucial para garantizar que su flota mercante cumpla con estándares internacionales, y para asegurar la interoperabilidad con otras naciones en rutas comerciales clave del Pacífico y el Atlántico.
- ✦ **MARPOL (Marine Pollution):** Promulgado en 1973 y modificado en 1978, este convenio busca prevenir y minimizar la contaminación marina causada por buques, incluyendo hidrocarburos, aguas sucias, basuras y emisiones atmosféricas. Chile, con su extensa zona económica exclusiva y ecosistemas costeros frágiles, se beneficia enormemente de la implementación de MARPOL, ya que promueve una navegación limpia y protege la biodiversidad marina nacional.
- ✦ **STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping):** Establecido en 1978 y actualizado en 1995 y 2010, define los estándares mínimos para la formación, certificación y guardia de la gente de mar. Este instrumento tiene una importancia estratégica para Chile dado que respalda los programas de formación técnica y profesional en escuelas náuticas nacionales, fortaleciendo la empleabilidad y movilidad internacional de sus tripulaciones.

Estos tratados son la columna vertebral del marco legal internacional sobre el cual se regula el transporte marítimo moderno. Su aplicación y fiscalización en Chile están a cargo de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), lo cual asegura el cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el país en materia marítima, impactando directamente en la operación de la flota mercante, los astilleros, los puertos y los organismos fiscalizadores nacionales.

0.3

Su estructura

El secretario general es responsable de liderar la Secretaría de la organización y coordinar las actividades técnicas y representar a la OMI a nivel internacional; es designado por el Consejo y ratificado por la Asamblea. Actualmente ejerce este cargo Arsenio Domínguez, de nacionalidad panameña, quien asumió el cargo el 1 de enero de 2024 por un periodo de cuatro años, con posibilidad de renovación por un segundo periodo consecutivo.

Como se indicó, el Consejo es el órgano ejecutivo de la OMI, el que está conformado por 40 estados miembros distribuidos en tres categorías:

- ✦ **Categoría “A”:** 10 Estados con mayor interés en la provisión de servicios marítimos internacionales.
 - China, Estados Unidos, Grecia, Italia, Japón, Liberia, Noruega, Panamá, Reino Unido, Corea del Sur.

- ✦ **Categoría “B”:** 10 Estados con mayor interés en el comercio marítimo internacional.

- Alemania, Australia, Brasil, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, España, Francia, India, Países Bajos, Suecia.

- ✦ **Categoría “C”:** 20 Estados con intereses especiales en el transporte marítimo o la navegación. Su inclusión, busca asegurar una representación geográfica de todas las regiones del mundo.

- Arabia Saudita, Bahamas, Bangladesh, Chile, Chipre, Dinamarca, Egipto, Filipinas, Finlandia, Indonesia, Jamaica, Kenia, Malasia, Malta, Marruecos, México, Perú, Qatar, Singapur, Turquía.

FIGURA 1: SESIÓN EN LA OMI
Junio 2025



0.4

Funciones del Consejo de la OMI

- ✦ Coordinar las actividades de los órganos de la OMI.
 - ✦ Examinar el programa de trabajo y presupuesto de la organización antes de su presentación a la Asamblea.
 - ✦ Recibir informes de los comités y tomar medidas al respecto.
 - ✦ Promover la cooperación técnica entre estados miembros.
 - ✦ Nombrar al Secretario General de la OMI, supe-
ditado a la aprobación de la Asamblea.
 - ✦ Facilitar la ejecución de políticas adoptadas por
la Asamblea.
- Estas funciones son fundamentales para asegurar la continuidad operativa, el cumplimiento de tratados internacionales y el fortalecimiento de la gobernanza marítima a nivel global.

FIGURA 2: BUQUE MERCANTE EN WALTERSHOF, HAMBURGO, ALEMANIA

Fuente: Walter Frehner, Unsplash. Mayo 2025



Estructura técnica

La Organización Marítima Internacional (OMI) cuenta con cinco comités, que dirigen y supervisan las distintas áreas temáticas y técnicas del trabajo de la organización. Estos comités, conformados por representantes de los estados miembros, adoptan normas, políticas y directrices que luego son desarrolladas en detalle por los subcomités técnicos. Su labor es fundamental para garantizar la seguridad marítima, la protección del medio marino, la eficiencia del transporte y el cumplimiento normativo internacional.

1. Maritime Safety Committee (MSC) – Comité de Seguridad Marítima

Es el órgano técnico más importante de la OMI en materia de seguridad marítima. Supervisa la elaboración y enmienda de los principales instrumentos relacionados con la seguridad de la vida en el mar, como el Convenio SOLAS, y coordina el trabajo de varios subcomités técnicos.

2. Marine Environment Protection Committee (MEPC) – Comité de Protección del Medio Marino

Se encarga de la prevención y control de la contaminación del medio marino por los buques. Supervisa el cumplimiento del Convenio MARPOL y otros tratados ambientales, abordando temas como emisiones atmosféricas, gestión del agua de lastre y eficiencia energética.

3. Facilitation Committee (FAL) – Comité de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional

Promueve la reducción de trámites administrativos en los puertos y la armonización de documentos y procedimientos marítimos internacionales, en el marco del Convenio FAL. Fomenta la eficiencia del comercio marítimo y la digitalización portuaria.

4. Technical Cooperation Committee (TC) – Comité de Cooperación Técnica

Dirige el Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT), facilitando la asistencia técnica y el fortalecimiento de capacidades en los estados miembros, especialmente en países en desarrollo, para implementar los instrumentos de la OMI de forma efectiva.

5. Legal Committee (LEG) – Comité Jurídico

Se ocupa de los asuntos legales relacionados con la navegación marítima, tales como responsabilidad civil, indemnización por contaminación, piratería, derecho del mar y protección jurídica de la gente de mar. Supervisa instrumentos como el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (CLC) y el Convenio del Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (FUND), que aseguran que las víctimas de contaminación reciban una compensación adecuada e imponiendo seguros obligatorios a los armadores.

Asimismo, verifica el cumplimiento del Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragios, que establece la responsabilidad estricta del armador para la localización, balizamiento y remoción de restos peligrosos, exigiendo seguro obligatorio para los buques mercantes y permitiendo la intervención del Estado en caso de incumplimiento del convenio.

SUBCOMITÉS

La OMI cuenta con siete subcomités técnicos que operan bajo la supervisión del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC).

Estos subcomités son clave para desarrollar, revisar e implementar normas especializadas:

1. Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR) – Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento

Se enfoca en ayudas a la navegación, posicionamiento satelital, GMDSS y sistemas de búsqueda y rescate.

2. Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) – Diseño y Construcción de Buques
Aborda aspectos estructurales de los buques, estabilidad, líneas de carga y compartimentación.

3. Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) – Formación y Guardia

Se centra en el convenio STCW y las normativas de capacitación, titulación y guardias para la gente de mar.

4. Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR) – Prevención y Respuesta a la Contaminación

Trata medidas para prevenir y responder a la contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas.

5. Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC) – Transporte de Cargas y Contenedores

Regula el transporte de mercancías peligrosas, cargas líquidas a granel y gases licuados.

6. Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE) – Seguridad de la Navegación y Asuntos Humanos

Enfocado en la seguridad operacional, protección contra incendios y equipos de evacuación.

7. Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) – Implementación de Instrumentos de la OMI

Supervisa la aplicación de tratados, auditorías y cumplimiento por parte de los estados miembros.



FIGURA 3: SUBCOMITÉ NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES, BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Apertura de la 12ª sesión del Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (NCSR) de la OMI, 13- 22 de mayo de 2025

0.6

Participación y presencia de Chile en la Organización Marítima Internacional

La participación e interés de Chile en la Organización Marítima Internacional (OMI) se fundamenta en su condición esencialmente marítima, respaldada por su geografía, historia, realidad contemporánea y vocación futura.

Con un mar territorial de aproximadamente 146.000 km², una Zona Económica Exclusiva (ZEE) cercana a los 3.600.000 km² y una costa de 4.300

kilómetros a lo largo del Océano Pacífico, el mar constituye un pilar fundamental para la subsistencia, la identidad y el desarrollo económico del país.

En nuestro país, más del 90% del comercio exterior chileno se realiza por vía marítima, lo que refuerza su rol estratégico en el sistema global de transporte y comercio.



FIGURA 4: CONFERENCIA SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO ECOLÓGICO EN AMÉRICA LATINA

La «Conferencia de Transporte Marítimo Verde en América Latina: Implementación de la Estrategia 2023 de la OMI sobre GEI mediante el desbloqueo de oportunidades e inversiones» (28-29 de agosto de 2023) exploró los desafíos y oportunidades en torno a la descarbonización del sector del transporte marítimo en la región; tras la adopción de la Estrategia de la OMI sobre reducción de emisiones de GEI de los buques, en julio de 2023. El evento tuvo lugar en Santiago de Chile.

0.7

Vinculación formal e institucional

Chile ratificó el Convenio Constitutivo de la OMI en 1972, constituyéndose oficialmente como estado miembro. Desde 2001, ha mantenido una participación ininterrumpida en el Consejo de la OMI, integrado por solo 40 estados, lo que refleja un reconocimiento sostenido a su liderazgo técnico y compromiso con el desarrollo marítimo internacional.

La representación oficial del estado en los asuntos marítimos internacionales corresponde legalmente a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), de acuerdo con el artículo 5° de la Ley de Navegación. Esta función ha sido asumida históricamente por la Armada de Chile, la cual sustenta su accionar en capacidades técnicas, operativas y diplomáticas consolidadas.

La representación permanente ante la OMI en Londres ha evolucionado en el tiempo: de un funcionario diplomático con dedicación exclusiva, a un oficial naval en servicio activo, hasta llegar al modelo actual en que el designado Embajador de Chile ante el Reino Unido ejerce como Representante Permanente, apoyado por dos oficiales de la Armada en calidad de representantes alternos. Esta configuración permite una participación técnica y continua en las actividades de la organización, en estrecha coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, a través de la Dirección de Medio Ambiente y Asuntos Marítimos (DIMA), bajo un protocolo de cooperación interinstitucional.

FIGURA 5: LA PARTICIPACIÓN DE CHILE EN LOS SUBCOMITÉS DE LA OMI

Fuente: AthenaLab



Compromisos y responsabilidades internacionales

Como expresión concreta de su compromiso, Chile ha asumido voluntariamente la responsabilidad de una de las áreas de búsqueda y salvamento marítimo (SAR) más extensas del mundo: 26.643.900 km², que comprenden rutas interoceánicas de alta complejidad, incluyendo el Mar de Drake y zonas adyacentes al Territorio Chileno Antártico.

Esta área es la quinta más grande a nivel global y su administración refleja la confianza que la OMI deposita en las capacidades nacionales.

Además, Chile ha sido un país activo en la ratificación e implementación de los instrumentos de la OMI. Ha incorporado más de 30 convenios internacionales en su legislación interna, incluyendo los fundamentales SOLAS y MARPOL, y ha sido pionero en participar en auditorías voluntarias promovidas por la Organización desde 2006.

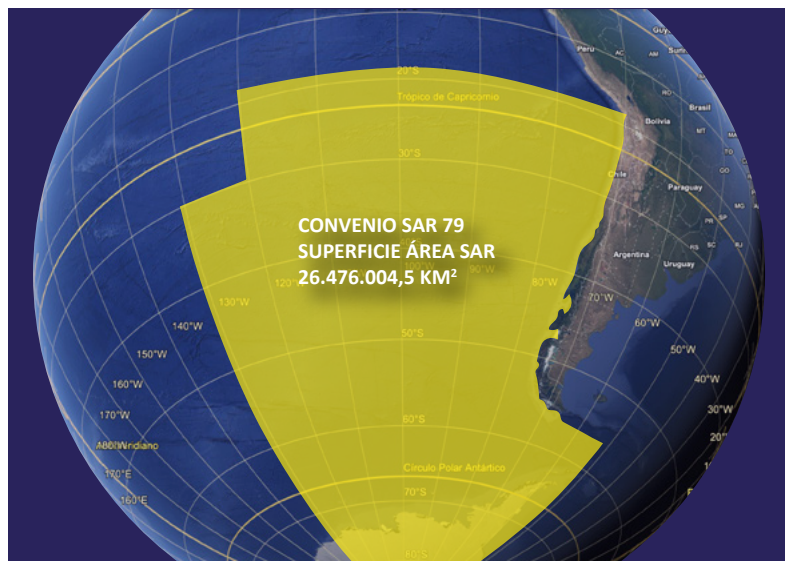


FIGURA 6: ÁREA SAR MRCC CHILE

Fuente: Elaboración propia con datos de Directemar.

Beneficios estratégicos de la participación

La presencia sostenida de Chile en la OMI permite:

- ✦ Influir en la elaboración de normas técnicas internacionales que afectan directamente a la flota mercante nacional, la infraestructura portuaria y la formación marítima.
- ✦ Proteger intereses estratégicos, como los estándares de capacitación de la gente de mar, la regulación del transporte de mercancías peligrosas y la gobernanza ambiental de los océanos.
- ✦ Acceder anticipadamente a cambios normativos, facilitando una adecuada preparación institucional y sectorial.
- ✦ Consolidar su liderazgo regional como referente sudamericano en seguridad marítima, cumplimiento regulatorio y sostenibilidad.

Asimismo, su pertenencia al Consejo en la categoría “C” durante el bienio 2024-2025 ha permitido:

- ✦ Participar activamente en la formulación de políticas globales de transporte marítimo.
- ✦ Representar los intereses de América del Sur y el Pacífico Sur en foros de alto nivel.
- ✦ Acceder a programas de capacitación, asistencia técnica y cooperación internacional.
- ✦ Fortalecer la seguridad y eficiencia del sistema portuario y de la flota nacional.

La presencia de Chile en el Consejo también refuerza su posición diplomática, facilita la generación de alianzas bilaterales y multilaterales, y le permite impulsar medidas que consideren las capacidades y realidades de los países en desarrollo.

PROYECCIÓN NACIONAL

Esta participación estratégica debe traducirse en acciones concretas a nivel interno, motivando a los sectores académico, logístico, portuario y marítimo de Chile a:

- ✦ Integrarse a los procesos de consulta e implementación de normativas internacionales.
- ✦ Actualizar currículos técnicos y profesionales conforme a estándares globales.
- ✦ Desarrollar tecnologías limpias y herramientas de digitalización.
- ✦ Contribuir con estudios, investigación y análisis estratégico al posicionamiento regional e internacional del país.

Conclusión

La OMI es mucho más que un foro normativo: constituye una plataforma de gobernanza marítima global. En ella confluyen la dimensión geopolítica del transporte marítimo, la lógica multilateral de los desafíos contemporáneos y la oportunidad de consolidar el desarrollo sostenible desde el mar.

Para un país como Chile, con vocación marítima y alta dependencia del comercio internacional, la participación activa en la OMI no es opcional, sino una estrategia de Estado. Fortalecer esa presencia y proyectarla desde una perspectiva interinstitucional, técnica y diplomática es un deber que compromete a todos los actores del sistema marítimo nacional.

FIGURA 7: ZONAS MUNDIALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS

Fuente: OMI



Autor

VICEALMIRANTE (R) IGNACIO MARDONES

Jefe de Relaciones Institucionales en Athenalab

Fue oficial de marina durante 37 años, donde ocupó diversos puestos, en Chile y el extranjero, llegando a ser parte del Alto Mando de la Armada de Chile. Es graduado del curso Naval Command en Naval War College, Newport, Rhode Island. Su trabajo en la Armada se enfocó principalmente en actividades operativas y en el ámbito de educación, donde se desempeñó en diferentes cargos, como el de Director de la Escuela Naval “Arturo Prat” por tres años. Fue comandante de diferentes unidades como el patrullero “Castor”, la misilera “Uribe”, la fragata “Blanco Encalada” y el buque escuela “Esmeralda”. Asimismo, fue Director de Educación, Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, Comandante en Jefe de la Escuadra y Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Av. El Bosque Norte 0177, oficina 1101, Las Condes, Santiago, Chile
www.athenalab.org | contacto@athenalab.org

