



INTERNACIONAL

Por: CN Juan Francisco Herrera Leal

Imagen: London Bridge. Por: Nicolas Herrera Caicedo.

LA OMI Y LA ESTRATEGIA MARÍTIMA, MENSAJES PARA LAS NACIONES QUE QUIEREN TENER UN DESARROLLO MARÍTIMO EN EL SIGLO XXI.

El poderío Marítimo¹ de una nación a lo largo de la historia, se ha concebido como la capacidad de un estado para ejercer un dominio en el mar y se logra a través de la aplicación de 2 medios, el poder naval, con una Marina de Guerra muy influyente y disuasiva, para proteger las líneas de comunicaciones marítimas, la proyección en el mar con el control estratégico en sitios específicos de la Tierra, lo cual permite un control de los mares a quien tenga estas capacidades.

De otra parte el desarrollo de los intereses marítimos² que es la capacidad política económica y social y hoy en día la responsabilidad ambiental del uso del mar y de su litoral de acuerdo a sus características geográficas, que se mide en términos de una marina mercante importante y de la participación tecnológica en las diferentes actividades marítimas que se derivan del uso del mar como son Puertos, construcción y reparación de buques, transportes de mercancías, exploración y explotación del medio marino ya sea de minerales o recursos y de Investigación.

Sin embargo en el siglo XXI y luego de superadas las grandes guerras mundiales de la historia, con la creación de la ONU³(Organización de las Naciones Unidas) organismo que facilita la cooperación en asuntos como el Derecho internacional, la paz y seguridad internacional, el desarrollo económico y

social, los asuntos humanitarios y los derechos humanos le permitirá como en efecto lo hace, ser el ente regulador político global en todos estos temas, es decir el gran juez de todos los estados. Esto lo ejecuta a través de la Asamblea General, Consejo de Seguridad, Consejo Económico y Social, Secretaría General, Consejo de Administración Fiduciaria y la Corte Internacional de Justicia.

La ONU Con casi 70 años de existencia y en un orden mundial cada vez mas claro y preestablecido, a través de los consejos de Seguridad, la corte internacional de justicia y algunos de sus organismos especializados dentro del Consejo Económico y Social como en este caso la OMI, en este nuevo siglo generaran modificaciones importantes en los conceptos del poderío marítimo de una nación.

La trascendencia de estos organismos ha sido tal que ya se ha podido demostrar como la administración y soberanía de los Estados en el Mar ya no se da solamente por lograr una victoria naval, se da sin disparar un solo misil o torpedo, en otro tipo de lucha, la jurídica-técnica, donde son los estados a través de sus capacidades y estrategia marítima para entender estos conceptos los que logran la victoria. Estas disputas se dan en los Estrados de la Corte Internacional de Justicia.⁴



Imagen: La OMI en Londres en 4, Albert Embankment London SE1 7SR United Kingdom. **Por:** Juan Francisco Herrera Leal

Es así como las grandes Naciones en el siglo XXI mantendrán una Marina de carácter Estratégico muy fuerte y de proyección, con un control del mar global y con la gran influencia en la toma de decisiones en todos los escenarios de estos organismos que reglamentan y constituyen el uso del mar en todas sus formas y actividades.

Las capacidades tecnológicas de alto nivel como la nuclear y el control del uso del espectro electromagnético, con Satélites y Radares de alta cobertura y potente resolución (geoestacionarios y orbitales), con unas robustas redes de comunicaciones y bases de datos, aparentemente han implicado una redistribución de las Unidades Navales y de Defensa en general, que pasan por una modificación de la generación de capacidades del recurso humano, y sustitución de las mismas, por equipos tecnológicos que son mas económicos y siguen siendo muy efectivos en la aplicación de conceptos estratégicos como control del mar y de las líneas de comunicaciones marítimas.

Mientras tanto los otros estados, con un poder naval medio⁵ y un mayor esfuerzo hacia el control de su mar territorial con Unidades de Guardacostas, es en sus posibilidades económicas la forma de participar en este escenario.

Pareciera ser que para estos estados entonces, que el balance con esas grandes naciones o por lo menos la posibilidad de participar mas en las decisiones sobre el uso del mar, que se toman en los organismos de las Naciones Unidas, pudieran venir por cuenta en los intereses marítimos y con ello se diera la tendencia a replantear su estrategia marítima, con una modificación en esa definición de Poderío Marítimo que en esa ecuación que es igual a la suma del poder Naval mas intereses marítimos en forma general considerada por los grandes tratadistas⁶ que en el Siglo XIX y siglo XX estuviera gravitando mas en ese poder naval, pero que definitivamente para el siglo XXI estuviera concentrado mas en el desarrollo de esos intereses marítimos. La OMI es uno de esos ejemplos que soportan esta teoría.



Imagen: Salón de la Asamblea donde se realizan todos los comités, subcomités de la OMI y otras reuniones de Organizaciones que están interrelacionadas con la OMI como son los FIDAC y la IMSO. **Por:** Juan Francisco Herrera Leal

La Organización Marítima Internacional, como agencia especializada de las Naciones Unidas propende por la Seguridad Marítima de los buques y la Protección del Medio marino desde 1948 cuando fue creada, ha tenido un proceso de transformación y crecimiento donde se toman todas las decisiones con relación al Recurso humano, el buque, los equipos, la carga y la protección del medio marino.

La OMI⁷ en la actualidad se compone por 170 estados miembros, 3 miembros asociados, 77 organizaciones internacionales no gubernamentales - NGOs y 63 organizaciones intergubernamentales - IGOs, ha desarrollado una metodología de comunicación muy clara y estricta que permite facilitar las discusiones temáticas, el proceso de llegar a acuerdos, la elaboración de los documentos reglamentarios y su posterior implementación en los países miembros.

En un proceso de mejora continua, se han dado transformaciones para volverla un organismo mas eficiente y es por ello que en la actualidad, Las discusiones sobre los diferentes temas marítimos, están estructurados en cinco comités (3) comités administrativos LC (comité legal), CTC (comité de cooperación técnica) y FC (Comité de Facilitación) (2) comités técnicos MSC (Comité de Seguridad Marítima y MEPC (Comité de Contaminación del medio ambiente marino) que son soportados por 7

subcomités PPR (subcomité de Lucha contra la contaminación) HTW (subcomité de factor humano, formación y guardia), SDC (subcomité de proyecto y construcción del buque, NCSR (subcomité de navegación, comunicaciones, búsqueda y salvamento) SSE (Subcomité de Sistemas y equipos del buque, III (Subcomité de Implementación de los Instrumentos de la IMO) y el CCC (subcomité de transporte de cargas y contenedores).



Imagen: El Capitan de Navio Carlos Salgado de Chile, despidiéndose en la Asamblea después de 9 años continuos de trabajo en el subcomite NCSR, de los cuales actúo los primeros 5 años como delegado de Chile para este subcomité de Navegación, comunicaciones, búsqueda y salvamento y posteriormente los últimos 4 años después de haber sido elegido Chairman de este subcomité. **Por:** Juan Francisco Herrera Leal

A través de circulares, resoluciones y documentos técnicos de alto nivel que se desarrollan por las iniciativas propias de la Secretaria, de la asamblea y de los estados miembros como Estados y Asociados, además cuenta con el soporte de Investigación en dos Centros de Educación muy técnicos como son la Universidad Marítima Mundial⁸ (UMM) de Malmo en Suecia y la Universidad Internacional de Leyes Marítima⁹ en Malta (UILM).

Esto le ha permitido a la OMI poder ser un Organismo muy dinámico y de evolución permanente que se ha caracterizado por la continuidad de los procesos, la especialización del factor humano para cada uno de los temas y una armonización entre lo que es la participación de los Estados como entes públicos, y los organismos asociados como entes privados.

Además alrededor de las decisiones que se toman en la OMI existen otros entes que sesionan en dicha organización por ser parte de esas agencias intergubernamentales asociadas como lo son la IMSO (International Mobile Satellite Organización) y el FIDAC (Fondos Internacionales para la indemnización por contaminación por hidrocarburos), OHI (Organización Hidrográfica Internacional) OMM (Organización Meteorológica Mundial) etc.

Desde el punto de vista organizacional, se compone de una secretaria Técnica muy robusta que se encuentra ubicada en Londres y que es el soporte de todas las decisiones que se toman, las cuales son asumidas por la Asamblea o plenaria a través de to-

das las recomendaciones que se hacen y se presentan dentro de los Subcomités y que son presentadas para su aprobación en los Comités técnicos, así mismo los aspectos administrativos son en parte tomados por las decisiones del Consejo.

Estos comités y subcomités sesionan a través del nombramiento de un Presidente o Chairman y un Vicepresidente o Vicechairman, quienes a su vez son elegidos por la Asamblea o plenaria y que son propuestos por los diferentes estados siendo parte de un proceso del conocimiento de los mismos candidatos, los cuales siendo expertos técnicos en los temas específicos actúan como delegados de los países o hacen parte de los equipos técnicos de soporte de las delegaciones, pero con el paso de los años al ir demostrando sus capacidades personales, profesionales, de coordinación, liderazgo y trabajo de equipo van logrando un reconocimiento que finalmente hace que alguno de ellos sea propuesto por uno de los estados participantes de la asamblea, lo cual normalmente es secundado por otros estados en un trabajo mancomunado con un soporte político y técnico de las naciones que trabajan en propósitos de mutuo beneficio.

Cuando a través de el comité de Seguridad Marítima (MSC) se toman decisiones de cómo se establecen áreas marítimas para el suministro de información de avisos náuticos, de condiciones meteorológicas de incidencia en esa área a los buques que navegan por esas zonas, (Navareas y Metareas) esta también es otra forma de ejercer control y monitoreo de esos espacios marítimos, siendo aque-

llas naciones que tienen asignadas esas áreas las que pueden ejercerlo y se logra es a través de uno de sus subcomités técnicos el (NCRS) que en armonía con dos entes intergubernamentales como la OHI y la OMM donde se postulan los estados que quieren tener áreas asignadas.

De otra parte la IMSO es donde se aprueban prestación de servicios de comunicaciones marítimas para el monitoreo y segui-



Imagen: Ferry en el Puerto de Portsmouth. **Por:** Juan Francisco Herrera Leal



Imagen: Puerto de Dover. Paso de los ferrys del Reino Unido A Francia **Por:** Nicolas Herrera Caicedo

tima, y el trabajo de equipo son esos grandes logros en los intereses colectivos que las naciones tienen. Mientras que Europa por cuenta de lo vivido después de dos guerras mundiales aprendió a establecer acuerdos entre sus naciones, habría que mirar como siguen continentes como Asia y América en ese sentido.

Finalmente es la participación activa y dinámica en la ejecución de todas estas decisiones que se dan en la OMI, la que crea el reconocimiento, el respeto y busca un balance entre el poder marítimo de las naciones en el siglo XXI.

miento de los buques en el mar de largo alcance, es con la OMI donde se toman las decisiones de quienes prestaran estos servicios y como los estados en forma general deberán cumplir con esto.

Es fundamental considerar tres aspectos claves hasta aquí mencionados: La continuidad de los procesos, la especialización de las personas y el trabajo en equipo o de intereses mutuos entre las naciones. La continuación de procesos es el respeto y cumplimiento de lo que es un plan de desarrollo estratégico o una visión marítima clara que se mantenga en el tiempo, hablar de especialización en los temas, no es un asunto de un solo experto, es todo un equipo de una nación que trabaja con grupos técnicos especializados y que son el soporte en los logros de los objetivos estratégicos que esa nación va logrando en la OMI y que da un cumplimiento a su estrategia marí-

Referencias Bibliográficas

- ¹ MAHAN, Alfred "Influence of Sea Power upon History".
- ² BLANCO Núñez José María Ferrol: Poder marítimo, poder naval
- ³ <http://www.un.org>
- ⁴ <http://www.icj-cij.org>
- ⁵ TILL, Geoffrey Poderío Marítimo el siglo XXI
- ⁶ HILL, J.R "Estrategia marítima para potencias medianas"
- ⁷ <http://www.imo.org/>
- ⁸ <http://www.master-maestrias.com/universidades/Suecia/WMU/>
- ⁹ <http://www.imli.org>

