



Participación de la delegación mexicana en la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la reelección de México a la categoría “C” del Consejo

“El genio comienza las grandes obras, pero solo el trabajo las acaba”

Joseph Joubert

RESUMEN

¿Qué es la OMI? ¿Cuáles son sus características y su estructura? ¿Qué es el Consejo de la OMI y sus categorías?, ¿qué diferencia existe entre estas categorías? ¿Cuál fue el resultado que se obtuvo por parte de la delegación mexicana en la reelección de México a la categoría “C” del Consejo de la OMI para el bienio 2018-2019? ¿Qué es la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROGRAM) y la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Centroamérica y República Dominicana (ROGRAM-CA)? ¿Qué participación tiene México en la OMI y en sus organismos regionales? ¿De qué manera participa la Autoridad Marítima Nacional, a través de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítima (UNICAPAM), en las negociaciones internacionales?

El presente trabajo responde éstas y otras preguntas y analiza la importancia de la participación del Estado mexicano y de la Autoridad Marítima Nacional en las negociaciones de los tratados internacionales en materia marítima.

Palabras clave: OMI, estructura, asamblea, consejo, categorías, reelección, México.

ABSTRACT

What is IMO? What are its characteristics and its structure? What is the IMO Council and its categories? What is the difference between these categories? What was the result of the Mexican delegation in the re-election of Mexico to the IMO Council (category “C”) for the biennium 2018-2019? What does ROGRAM and ROGRAM-CA stand for? What is Mexico's participation at IMO and its regional organizations? How does the National Maritime Authority, through UNICAPAM, participate at international negotiations?

This work responds to all these and other questions and analyzes the importance of the participation of the Mexican State and the National Maritime Authority in the negotiations of international treaties on maritime matters.



Keywords: IMO, structure, assembly, council, categories, re-election, Mexico.

INTRODUCCIÓN

La Organización Marítima Internacional (OMI), como órgano especializado de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) tiene una misión que se ve reflejada en su eslogan: “Una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios (*safe, secure and efficient shipping on clean oceans*)” (OMI, 2013, pág. 50). Este organismo internacional, creado por un convenio que se adoptó en 1948, cuenta con características afines a otros organismos pero únicas en otros aspectos. Por ejemplo: Es el único organismo de la ONU que tiene su sede en Londres, Reino Unido. Cuenta también con una estructura que asegura una representación y participación plena por parte de sus Estados miembro.

México es Estado miembro de la OMI desde 1954, a partir de 1978 inició su participación, aunque de manera intermitente en la toma de decisiones de este organismo. No obstante, desde 1989, México participa de manera ininterrumpida a través de la categoría “C” de su ente ejecutivo: El Consejo. Cada dos años, la Asamblea General de la OMI, como órgano ejecutor, se reúne para un proceso de elección o reelección de los miembros que integran las tres categorías del Consejo. Este año, las votaciones se llevaron a cabo el día 1º de diciembre.

Por tal motivo, del 20 de noviembre al 7 de diciembre de 2017, el Estado mexicano designó una delegación encabezada por el embajador de México en el Reino Unido, como representante de México en la OMI, con una delegación mexicana que se integró por representantes de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), y la Secretaría de Marina (SEMAR) como Autoridad Marítima Nacional.

Durante este período se llevaron a cabo actividades técnicas y sociales por parte de los Estados que aspiraban a integrarse o a reelegirse en el Consejo de la OMI, como fue el caso de México en busca de la reelección. Este trabajo analiza y muestra las acciones técnicas que se realizaron por parte de la delegación mexicana para lograr la reelección de México en la categoría “C” del Consejo de la OMI. Misma que se obtuvo con un resultado muy satisfactorio que no tiene precedente en la historia de México como parte integrante de este organismo marítimo internacional.

DESARROLLO

Como resultado de las enmiendas que se realizaron a la legislación nacional en diciembre de 2016 y que entraron en vigor en junio de 2017, se designó a la Secretaría de Marina (SEMAR) como la Autoridad Marítima Nacional. Para el efectivo ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional, el 3 de marzo de 2017, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el Acuerdo Secretarial Núm. 14, en el que se crea la



Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (DIGECAPAM), dependiendo operativa y administrativamente de la Subsecretaría de Marina.

El pasado 1º de diciembre de 2017, con la publicación del Reglamento Interior de la Secretaría Marina en el DOF, la DIGECAPAM cambió su nombre a “Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM)” pasando a depender directamente del almirante, secretario de Marina.

De acuerdo con la fracción primera, párrafo segundo del artículo 7 de la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos¹, tanto la SEMAR –a través de la UNICAPAM–, como la SCT, –por medio de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM)– son autoridades en materia de marina mercante. Ambas comparten la atribución de “representar al país en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima respecto de las atribuciones que conforme a esta Ley le corresponden; ser la ejecutora de los mismos, y ser su intérprete en la esfera administrativa²”. (DOF, 2016)

El organismo internacional más importante en el que se llevan a cabo las negociaciones en materia marítima es la OMI, este es un órgano especializado de la ONU que se encarga de establecer estándares para mejorar la seguridad y la protección del comercio marítimo internacional, así como la prevención de la contaminación marina originada por los buques.

De acuerdo con Bellafontaine, profesor de tiempo completo de la Universidad Marítima Mundial (WMU), la OMI cuenta con tres características fundamentales:

1. Opera como parte de los organismos y organizaciones del Sistema de las Naciones Unidas. La OMI reconoce el papel primordial de la ONU en asuntos relacionados con el desarrollo y la cooperación económica internacional. Sin embargo, es una organización soberana, legalmente independiente de las Naciones Unidas, tiene su propia constitución, su propia estructura interna y métodos de trabajo y establece su presupuesto independientemente de la ONU.
2. Es un organismo intergubernamental en virtud de que solo los Estados pueden llegar a ser miembros. También toman ventaja del sistema de representantes permanentes, a través de la designación de una persona que viva en Londres, la cual generalmente atiende todas las reuniones. Por ejemplo, el representante permanente de México ante la OMI es el embajador de México en el Reino Unido.
3. Es internacional en la integración de sus miembros porque cada Estado, con interés en los asuntos de la organización, puede ser parte de ésta. No existen restricciones geográficas y entre sus miembros hay

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 19 de diciembre de 2016.

² Esta atribución es “idéntica” tanto para la SCT (Artículo 8 fracción II), como para la SEMAR (Artículo 8 Bis fracción XVIII).

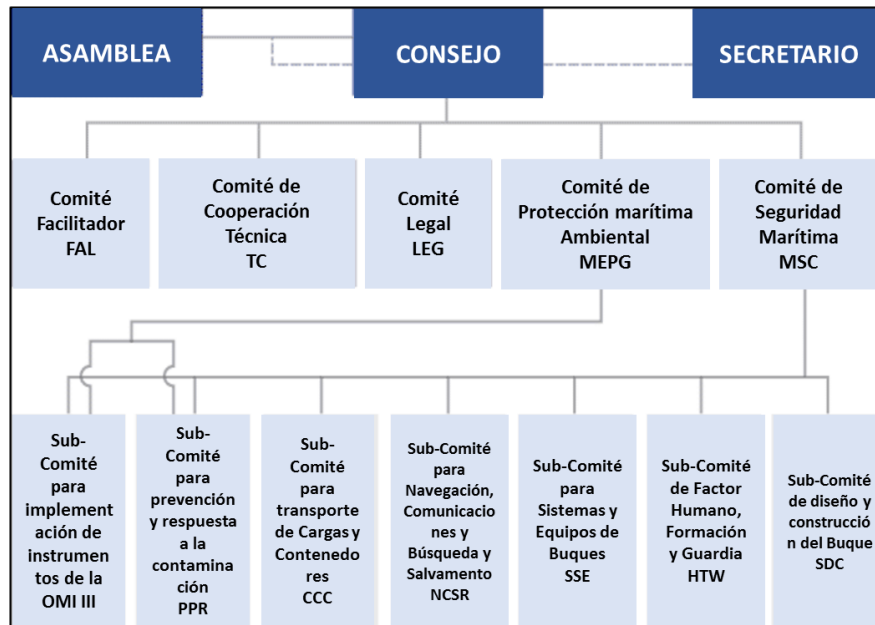


incluso Estados sin litoral pero que tienen interés en el comercio marítimo internacional. (Bellefontaine, 2014)

La OMI, a través de una estructura adecuada permite a los gobiernos el establecimiento de lineamientos que promueven la seguridad, la protección y la eficiencia del comercio marítimo con el fin de proteger el buque, su tripulación, los pasajeros y la carga, así como prevenir la contaminación al medio marino. El Convenio Constitutivo de la entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) se adoptó en 1948 y entró en vigor una década más tarde.

De acuerdo con el Convenio Constitutivo de la OMI, esta estructura se conforma por una asamblea, un consejo, cinco comités y siete subcomités que dependen principalmente del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y del Comité de Protección al Medio Ambiente Marino (MEPC). (Figura 1)

Figura 1. Estructura actual de la OMI



Fuente: (ClassNK, 2017)

La Asamblea como el órgano rector de la OMI, se integra con todos los Estados miembro³ y se reúne una vez cada dos años en periodo de sesiones ordinario, o en periodos de sesiones extraordinarios. Es responsable, entre otros, de aprobar el programa de trabajo, someter a votación el presupuesto, establecer las disposiciones financieras y elegir a los Miembros del Consejo.

³ La OMI cuenta en la actualidad con 172 Estados miembros y tres asociados (*Islas Faroe, Hong Kong y Macao*).



El Consejo es el ente ejecutivo de la OMI que depende de la Asamblea y se encarga de verificar el trabajo de este organismo internacional. Se integra por 40 Estados miembro, que elige la Asamblea por periodos de dos años que inician a partir de cada periodo de sesiones ordinario. El Consejo se divide en tres categorías:

- 1) La categoría A: Se representa por 10 Estados con los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos.
- 2) La categoría B: Se integra por 10 Estados con los mayores intereses en el transporte marítimo internacional.
- 3) La categoría C: Se conforma por 20 Estados que no se encuentren en ninguna de las categorías anteriores, con intereses particulares en el transporte marítimo y que garanticen la representación de todas las grandes regiones del mundo (OMI, 2017).

La reunión ordinaria de la Asamblea General y extraordinaria del Consejo de la OMI se realiza cada dos años. En la reunión de la Asamblea se llevan a cabo las votaciones para la integración del Consejo en las tres categorías. Es por ello que, tanto la SEMAR como la SCT participaron, junto con la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), en el 29º período de sesiones extraordinario del Consejo y el 30º período de sesiones de la Asamblea General de la OMI, que se llevaron a cabo en la sede de este organismo internacional en Londres, del 27 de noviembre al 7 de diciembre de 2017.

En la figura 4 se muestran los resultados de la elección de los Estados miembro al Consejo de la OMI para el bienio 2018-2019, realizado el histórico viernes primero de diciembre de 2017.

Figura 2. Palabras del representante personal del Secretario de Marina en la Asamblea de la OMI.





Figura 3. Sr. Kitack Lim, secretario general de la OMI, entregando al representante de SEMAR la constancia que acredita la reelección de México en el Consejo



Fuente: Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM).

Figura 4. Resultados de la elección de los Estados miembro al Consejo de la OMI para el bienio 2018-2019.

CATEGORÍA					
A		B		C	
País	Votos	País	Votos	País	Votos
China	155	Alemania	146	Singapur	142
Japón	155	India	144	Turquía	138
Panamá	152	Australia	143	Chipre	136
Italia	152	Francia	140	Malta	136
Grecia	151	Canadá	138	Marruecos	134
República de Corea	148	España	137	Egipto	133
Federación rusa	147	Brasil	131	México	133
Reino Unido	144	Suecia	129	Indonesia	132
Noruega	143	Holanda	124	Malasia	131
EE.UU.	143	Emiratos Árabes Unidos	115	Perú	129
		Argentina	113	Bélgica	128
		Bangladesh	84	Chile	126
Nomenclatura (Bienio 2018-2019)				Filipinas	124
				Dinamarca	123
				Sudáfrica	121
				Jamaica	120
				Tailandia	120
				Kenia	120
				Liberia	116
				Bahamas	110
				Arabia Saudita	105
				Antigua y Barbuda	103
				Nigeria	98
				Algeria	94

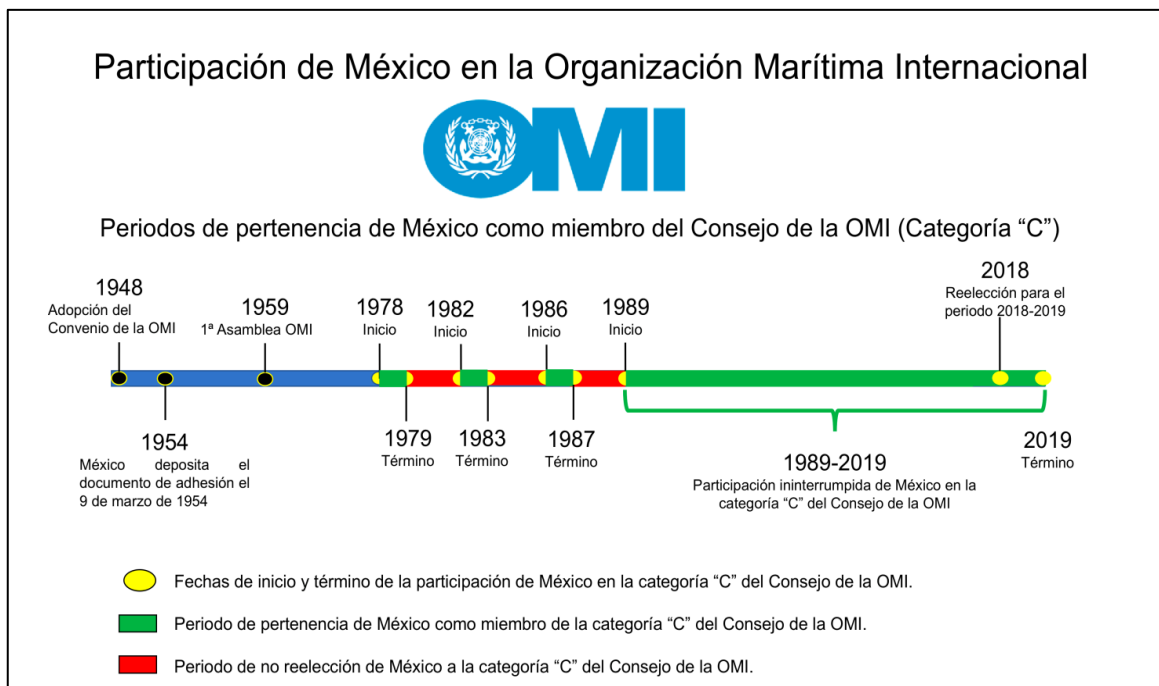
Fuente: Representante permanente alterno de México en la OMI.



Los países de la categoría “A” permanecieron igual que el bienio actual (2016-2017), en la categoría “B” salieron del Consejo, Argentina y Bangladesh y entraron Australia y Emiratos Árabes Unidos, es importante hacer notar que este último, no pertenecía a ninguna de las categorías del Consejo.

En la categoría “C” se eligió a Bélgica en la vacante que dejó Australia. El resto de los países fue reelegido nuevamente, incluyendo México, que por el número de votos (133) quedó en lugar número siete de los 20 Estados que integran esta categoría. El resultado no tiene precedente en la participación que ha tenido México en el Consejo de la OMI desde 1978 y, de manera ininterrumpida, desde 1989. (Figura 2)

Figura 5. Participación de México en la Categoría “C” del Consejo de la OMI.



Fuente: UNICAPAM, con información de: (UN, 2017, pág. 352)⁴

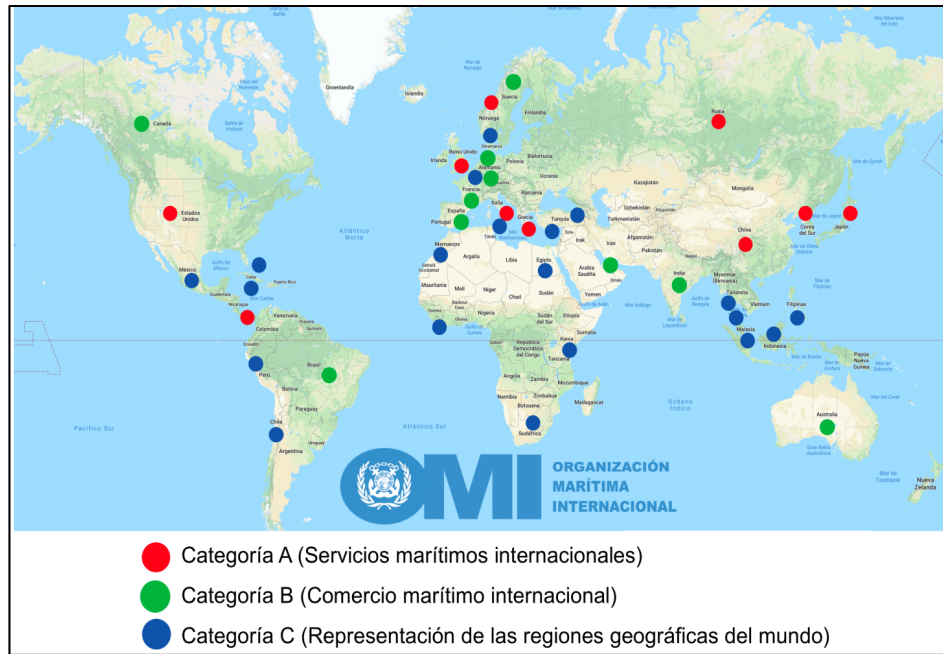
Los países de Arabia Saudita, Antigua y Barbuda, Nigeria y Algeria, que no formaban parte del Consejo de la OMI, pero que, posiblemente ya lo habían sido en bienios anteriores, aspiraban a serlo nuevamente en esta elección. Sin embargo no alcanzaron la cantidad de votos para figurar nuevamente en la categoría “C” del Consejo.

La distribución geográfica de los países que fueron elegidos para formar parte del Consejo de la OMI, en las tres categorías, se muestra en la figura 3. La importancia de formar parte en cada una de ellas se describe, brevemente, en las tablas 3, 4 y 5.

⁴ Información actualizada al 2019 de acuerdo con el resultado de las votaciones del 1º de diciembre de 2017 en la 30ª Asamblea General, en la que se reelige a México, una vez más, en la categoría “C” del Consejo de la OMI, para el bienio 2018-2019.



Figura 6. Países miembros del Consejo de la OMI (bienio 2018-2019)



Fuente: UNICAPAM, con información de la OMI

Figura 7. Estados miembro que son parte del Consejo de la OMI (Categoría “A”)

Países miembros Categoría “A” (Bienio 2018-2019)			
Estado miembro		Importancia en la prestación de servicios marítimos	
1		EEUU	Cuenta con la sociedad clasificadora <i>American Bureau of Shipping (ABS)</i> .
2		Panamá	País con mayor número de buques abanderados bajo el esquema de “registro abierto”.
3		Reino Unido	Cuenta con la sociedad clasificadora <i>Lloyd’s Register</i> .
4		Italia	Cuenta con la sociedad clasificadora <i>Registro Italiano Navale (RINA)</i> .
5		Grecia	Junto con Japón es el país dueño del mayor número de embarcaciones del mundo.
6		China	El <i>Bank of China</i> es la tercera mayor institución financiera de la industria marítima del mundo.
7		República de Corea	Cuenta con la sociedad clasificadora <i>Korean Registry of Shipping (KN)</i> .
8		Japón	Cuenta con la sociedad clasificadora <i>Nippon Kaiji Kyokai (Asociación Marina Imperial)</i> .
9		Federación Rusa	Cuenta con la sociedad clasificadora <i>Russian Maritime Register of Shipping</i>
10		Noruega	Cuenta con la sociedad clasificadora <i>Det Norske Veritas-Germanischer Lloyds (DNV-GL)</i> .

Fuente: UNICAPAM, con información de la OMI


















**Figura 9.** Estados miembro que son parte del Consejo de la OMI (Categoría “B”)

Países miembros Categoría “B” (Bienio 2018-2019)			
Estado miembro			Importancia en el comercio marítimo internacional
1		Australia	Australia es el país con el mayor comercio a granel del mundo, destacando el del mineral de hierro, acaparando un total del 20 % a nivel mundial.
2		Brasil	A nivel mundial Brasil es el sexto país en la construcción de buques, solo por detrás de los países de la Categoría “A”.
3		Canadá	Canadá es uno de los países con mayores recursos pesqueros a nivel mundial con acceso los océanos Atlántico y Pacífico.
4		Alemania	Alemania es el principal país inversor en la industria marítima, contando con los mayores bancos a nivel mundial que proveen de capital como DNB y HSH.
5		India	Se encuentra dentro de los países con mayor número de buques en cuanto a tonelaje bruto y peso muerto.
6		Holanda	Cuenta con una moderna industria de producción de buques, así como gracias a su ubicación geográfica cuenta con el puerto más grande del continente europeo: Rotterdam.
7		España	Cuenta con la mayor línea costera de Europa, de igual manera cuenta con una gran producción pesquera, con un total del 16 % de la producción europea.
8		Suecia	Cuenta con una gran flota pesquera y de construcción de embarcación de mediano porte. De igual manera el 90 % de sus exportaciones e importaciones son por la vía marítima.
9		Emiratos Árabes Unidos	Cuenta con el mayor puerto comercial del Medio Oriente, Dubái, prestando servicios a gran cantidad de países en Asia y Europa.
10		Francia	Cuenta con la quinta economía a nivel mundial, ocupando asimismo el octavo lugar en términos de exportaciones. De igual manera es el segundo productor a nivel mundial de embarcaciones semirrigidas y de recreación.

Fuente: UNICAPAM, con información de la OMI



Figura 10. Estados miembros que son parte del Consejo de la OMI (Categoría “C”) por orden alfabético.

Países miembro Categoría “C”					
Estado miembro	Intereses particulares en el transporte marítimo	Estado miembro	Intereses particulares en el transporte marítimo		
1	 Bahamas	Como Estado con Registro Abierto de buques, es el 6to contribuyente en el presupuesto de la OMI.	11	 Liberia	Al ser un Estado con Registro Abierto, se sitúa como el 2do país con mayor número de buques bajo su bandera.
2	 Bélgica	Cuenta con el 2º puerto más grande situado en Europa, Amberes.	12	 Malasia	Al tener acceso al estrecho de Malaca se sitúa en un área crucial tanto económica como geopolítica, igualmente cuenta con dos puertos situados entre los 20 con mayor tráfico mundial.
3	 Chile	Es responsable de la 5ta área de SAR (búsqueda y rescate) más grande del mundo. Así como una industria pesquera de importancia mundial.	13	 Malta	Este Estado-Isla depende grandemente en la industria marítima para su supervivencia y cuenta con uno de los registros de buques más grandes a nivel mundial.
4	 Chipre	Es un Estado-Isla con gran aportación a nivel mundial de gente de mar.	14	 México	Estado bioceánico con acceso al Océano Pacífico y Océano Atlántico, cuenta con una línea costera de 11,000kms.
5	 Dinamarca	A nivel mundial se encuentra en el lugar 14 respecto a tonelaje bruto, asimismo cuenta con la naviera más grande del mundo: <i>Maersk</i> .	15	 Marruecos	Su ubicación geográfica lo coloca como un Estado Costero crucial para el transporte marítimo al encontrarse en el Estrecho de Gibraltar.
6	 Egipto	Un 25% del tráfico de petróleo a nivel mundial cruza por el Canal de Suez situado en su territorio.	16	 Perú	Cuenta con uno de los mayores recursos pesqueros en la cuenca del Océano Pacífico, siendo el principal productor de anchoveta a nivel mundial.
7	 Filipinas	Estado archipelágico que más provee de gente de mar a la industria marítima.	17	 Singapur	Cuenta con el 2do puerto con mayor tráfico en Asia, así como encontrarse situado en el Estrecho de Malaca, uniendo Asia con Europa vía marítima.
8	 Indonesia	Es el país archipelágico más grande del mundo con 17,000 islas y una línea de costa de 80,000 kms.	18	 Sudáfrica	Responsable de un área de SAR (Búsqueda y Rescate) que se extiende hasta el Continente Antártico.
9	 Jamaica	Único país caribeño representado en la OMI, este Estado-Isla transporta 93% de su comercio vía marítima.	19	 Tailandia	Su economía está situada como la 20ª en volúmenes de exportación y 22ª en importación.
10	 Kenia	Contribuye con un 90% de importaciones y exportaciones en el Este del Continente Africano.	20	 Turquía	Con alrededor de 200,000 gente de mar, Turquía se coloca como un país marítimo por su Industria Naval (astilleros).

Fuente: UNICAPAM, con información de la OMI.



La importancia del Consejo en la adopción de instrumentos internacionales

La importancia de pertenecer al Consejo de la OMI radica esencialmente en la capacidad que tienen los Estados integrantes de decidir e influir, con voz y voto, en la adopción de instrumentos que, eventualmente, regularán a la comunidad marítima internacional. En otras palabras, el Consejo es el órgano que junto con la Asamblea, autoriza la adopción de convenios y prácticamente decide el rumbo de la OMI.

Normalmente la propuesta para adoptar un convenio se hace en alguno de los comités o subcomités de la OMI, a continuación se enumeran.

Figura 11. Comités y Subcomités de la Organización Marítima Internacional

Comités y Subcomités de la Organización Marítima Internacional	
Acrónimo	Nombre (español/inglés)
<i>MSC</i>	Comité de Seguridad Marítima, (<i>Maritime Safety Committee</i>)
<i>MEPC</i>	Comité de Protección al Medio Ambiente Marino
<i>LEG</i>	Comité Legal, (<i>Legal Committee</i>)
<i>TC</i>	Comité de Cooperación Técnica, (<i>Technical Co-operation</i>)
<i>FAL</i>	Subcomité de sistemas y equipo del buque, (<i>Sub-Committee on Ship Systems and Equipment</i>).
<i>III</i>	Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI
<i>PPR</i>	Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación
<i>CCC</i>	Subcomité de transporte de cargas y contenedores
<i>NCSR</i>	Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento
<i>SSE</i>	Subcomité de sistemas y equipo del buque
<i>HTW</i>	Subcomité de factor humano, formación y guardia
<i>SDC</i>	Subcomité de proyecto y construcción del buque

Fuente: UNICAPAM, con información de la OMI.



El respectivo Comité hace del conocimiento del Consejo o la Asamblea la propuesta de adoptar un nuevo convenio o de realizar modificaciones a los anteriores. La Asamblea o el Consejo, según sea el caso, una vez analizada y revisada la propuesta, conceden (o rechazan) la autorización para que el Comité o Subcomité correspondiente lo elabore. El Comité o Subcomité que corresponde, una vez autorizado por el Consejo, elabora el convenio. Una vez realizado, se remite nuevamente al Consejo con la recomendación de que se convoque a una conferencia para examinarlo y adoptarlo oficialmente.

A esta conferencia asisten prácticamente todos los Estados miembro de la OMI y de la ONU. La conferencia examina cuidadosamente el proyecto de convenio y hace los cambios necesarios si así lo considera, con el propósito de formular un proyecto aceptable para todos. Posteriormente, el instrumento se adopta por la conferencia y se deposita ante el secretario general y queda abierto a la firma de los Estados.

Como puede apreciarse, el Consejo de la OMI juega un rol crucial en la adopción de los instrumentos marítimos internacionales que, eventualmente, regularán a toda la comunidad marítima internacional. México, por lo tanto, como parte integrante del Consejo, tiene voz y voto y está en capacidad de decidir y, en determinado momento, influir en este proceso.

Del 20 de noviembre al 7 de diciembre de 2017 la delegación mexicana, además de participar en el 29º período de sesiones extraordinario del Consejo⁵ y el 30º período de sesiones de la Asamblea General de la OMI, participó también en la XI Reunión Extraordinaria de la ROCRAM que se llevó a cabo del 27 al 29 de noviembre de 2017. En esta reunión se trataron temas diversos, destacando la suscripción del Memorandum de Entendimiento (MoU) entre esta Red y la OMI (figura 3).

Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM)

Con la creación de la Autoridad Marítima Nacional en México, gran parte de las atribuciones que anteriormente se encontraban a cargo de la SCT se transfirieron a la SEMAR, incluyendo la representación de México en la ROCRAM.

La ROCRAM: “Es un organismo de carácter regional, a través del cual las Autoridades Marítimas, actúan integradamente en distintos planos de cooperación, por medio de un contacto fluido, franco y permanente” (ROCRAM, 2017). Esta red responde a las necesidades del Comité de Cooperación Técnica (TC) de la OMI. En otras palabras, la ROCRAM es una herramienta regional que permite dar seguimiento a las disposiciones de la OMI en materia de capacitación y cooperación técnica.

⁵ El 29º período de sesiones extraordinario del Consejo se realizó del 20 al 24 de noviembre. El 30º período de sesiones de la Asamblea se llevó a cabo del 27 de noviembre al 6 de diciembre. La delegación mexicana participó también en el 119º período de sesiones del Consejo de la OMI, que tuvo lugar el 7 de diciembre de 2017.



De acuerdo con su reglamento (Regla 10), la ROCRAM se rota entre los países que la integran y se reúne al menos dos veces cada bienio, una reunión ordinaria, en el territorio del país sede, y una extraordinaria, que se realiza de manera simultánea con la reunión bianual de la Asamblea General de la OMI (ROCRAM, 2004).

Se compone por un secretario general (SECROCRAM) y un coordinador. Brasil presidió la SECROCRAM durante el periodo 2015-2016, posterior a ello, en noviembre de 2016, se entregó esta Secretaría a México, para el periodo 2017-2018. La SECROCRAM será recibida por Bolivia, tentativamente, a finales de 2018, quien se hará cargo de la misma durante el periodo 2019-2020.

Actualmente la ROCRAM se integra por trece países de Latinoamérica: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (figura 4). Asimismo, desde 2016, la red cuenta con un miembro observador: República Dominicana.

Figura 12. Países que integran la ROCRAM



Fuente: (ROCRAM, 2017).

En el marco de la reunión extraordinaria de la ROCRAM, se tuvo la oportunidad de reunirse con los países que forman la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Centroamérica y República Dominicana (ROCRAM-CA), integrado por las Administraciones Marítimas de Centroamérica, su Secretaría Técnica está a cargo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM, 2017).

Es importante mencionar que esta es la primera vez que la ROGRAM-CA se reúne en el edificio sede de la OMI y que, además, tuvo un acercamiento con los países que integran la ROGRAM (figura 5).

Figura 13. Participantes de la ROGRAM y la ROGRAM-CA en la sede de la OMI⁶.



Fuente: (UNICAPAM, 2017).

CONCLUSIÓN

La OMI es un órgano especializado de la Organización de las Naciones Unidas, con sede en Londres, Reino Unido, que se encarga de establecer los estándares para mejorar la seguridad marítima (*maritime safety*), la protección marítima (*maritime security*), así como la prevención de la contaminación del mar, resultado de las operaciones de los buques.

La participación de la delegación mexicana logró que México se reeligiera en el Consejo de este organismo internacional por un periodo de dos años (2018-2019) en la Categoría “C” y con una fuerte votación, colocando al país en una posición sobresaliente en comparación con anteriores elecciones. Esto da continuidad a la permanencia de México en el Consejo de la OMI desde 1989.

Se muestra la importancia y clara continuidad de los países más fuertes en el ámbito marítimo y que se ubican dentro de la categoría “A”, donde se tiene el mayor peso dentro del Consejo de la OMI en la toma de decisiones. Esta categoría influye particularmente en los aspectos para la prestación de servicios marítimos; la categoría “B” se ocupa del comercio marítimo internacional; los intereses particulares en el transporte marítimo que garantizan la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo

⁶ Secretario General de la OMI con representantes de los países que integran la ROGRAM y la ROGRAM-CA (Londres, Reino Unido a jueves 30 de noviembre de 2017).



entran en la categoría “C”. Se explica y se analiza también la importancia del Consejo como órgano ejecutivo de la OMI en la adopción de instrumentos marítimos internacionales, a través de sus Comités y Subcomités.

Se destaca también la participación de la delegación mexicana en la XI Reunión Extraordinaria de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), dentro de la que se suscribió el Memorándum de Entendimiento (MoU) entre la OMI y esta Red, cuya Secretaría General (SECROGRAM) se encuentra actualmente a cargo de México (bienio 2017-2018).

México es uno de los países que forman parte de la OMI desde antes de que su Convenio entrara en vigor en 1958. La visión que el Estado mexicano tuvo en su momento dio inicio a una aventura marítima que todavía dista mucho de concluirse. La Autoridad Marítima Nacional, a través de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), se encuentra trabajando en esa dirección y navegando en ese rumbo. Por ello, el contenido de este trabajo se puede resumir en la frase de *Joseph Joubert*, moralista y ensayista francés: “El genio comienza las grandes obras, pero solo el trabajo las acaba”.



BIBLIOGRAFÍA

- ClassNK. (2017). *IMO Topics*. Obtenido de http://www.classnk.or.jp/hp/en/info_service/imo_and_iacs/topics_imo.html
- COCATRAM. (2017). *Comisión Centroamericana del Transporte Marítimo*. Obtenido de <http://www.cocatram.org.ni/dmiembro.html>
- UN. (2017). *United Nations Handbook 2016-2017*.
- UNICAPAM. (2017). *Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos*. Obtenido de <https://www.gob.mx/semar/unicapam>
- Bellefontaine, N. (13 de Enero de 2014). *Lecture about Maritime Administration. Principles of Maritime Administration*. Malmö, Suecia: World Maritime University.
- DOF. (Diciembre de 2016). *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*.
- OMI. (Octubre de 2013). *OMI-¿Qué es?*
- OMI. (2017). *Organización Marítima Internacional*. Obtenido de Estructura de la OMI: <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx>
- ROCRAM. (2017). *Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas*. Obtenido de http://www.rocram.net/prontus_rocram/site/artic/20080512/pags/20080512223345.php
- ROCRAM. (2004). *Reglamento Interno de la ROCRAM*. Valparaiso, Chile.