



# Autoridad Marítima Nacional

una perspectiva global



Secretaría de Marina-Armada de México.  
**Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.**

Secretario de Marina.  
**Almirante Vidal Francisco Soberón Sanz.**

Oficial Mayor.  
**Almirante José Luis Vergara Ibarra.**

Rector de la Universidad Naval.  
**Almirante Luis Orozco Inclán.**

Director del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.  
**Vicealmirante José Ricardo Gómez Meillón.**

Autoridad Marítima Nacional, una perspectiva global

Impreso y hecho en México.  
Primera edición, octubre de 2017.

DR © 2017, Secretaría de Marina-Armada de México.  
Heroica Escuela Naval Militar, número 861, Los Cipreses.  
Delegación Coyoacán, Ciudad de México.  
C.P. 04830.

DR © 2017, Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.  
Calzada de la Virgen número 1800, colonia Ex-ejido de San Pablo Tepetlapa.  
Delegación Coyoacán, Ciudad de México.  
C.P. 04840,

[www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM](http://www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM)

ISBN: 978-607-8148-24-0

Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electro-óptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito de los autores, del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México y de la Secretaría de Marina-Armada de México.

La presente obra es producto del Seminario “Autoridad Marítima Nacional, una perspectiva global” llevado a cabo el 22 y 23 de agosto de 2017, en la HENM, Antón Lizardo. Veracruz.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista de los autores, que no necesariamente coincide con el del Alto Mando de la Armada de México ni del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.

# Índice

página

Prólogo .....	5
Introducción .....	7
 Conferencia magistral <b>Mr. Kitack Lim</b> Panorama actual de la Organización Marítima Internacional, prospectiva y desafíos en el orbe.....	10
 <b>Vicealmirante Jorge Manuel Sainz Zamorano</b> Diagnósticos, retos y oportunidades para la autoridad marítima nacional.....	16
 <b>Maestro Guillermo Malpica Soto</b> Expectativas del comercio marítimo y su aportación al desarrollo nacional.....	22
 <b>Arquitecto Fernando Humberto Gamboa Rosas</b> Oportunidades para el crecimiento del transporte marítimo en tiempos de la globalización .....	32
 <b>Maestro Alonso Francisco Martínez Ruiz</b> Proyección de la imagen de México a través de su participación en el escenario marítimo.....	37
 Conferencia magistral <b>Almirante Vidal Francisco Soberón Sanz</b> El ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional y su importancia para el desarrollo de México.....	42
 <b>Capitán de Navío Pedro Valderama Carrillo</b> Coordinaciones interinstitucionales de la Armada Chilena, en funciones de Guardia Costera, para ejercer la Autoridad Marítima y Portuaria .....	49
 <b>Licenciado Tomás Manuel Ávila Manzanares</b> Impulso al crecimiento económico de Panamá a través del registro de buques .....	59
 <b>Doctor David J. Attard</b> Relevancia del Derecho Marítimo Internacional para la realización de las actividades en el mar.....	64
 Conferencia magistral <b>Contraalmirante Carlos Fanta de la Vega</b> Los acuerdos regionales de control de buques por el Estado Rector del Puerto (ERP), su contribución y apoyo efectivo para la Autoridad Marítima de un país trioceánico.....	73

**Contraalmirante Linda Lee Fagan**

Amenazas internacionales como desafío para la protección marítima y portuaria..... 82

**Prefecto General Luis Alberto Zecchin**

La Autoridad Marítima Argentina, acciones para garantizar la seguridad marítima y portuaria..... 89

**Doctor Max Jr. Mejia**

El impacto de la seguridad marítima en la prevención y disminución de riesgos ..... 99

**Licenciado Oscar Bazán**

El canal de Panamá, su expansión e impacto en el comercio marítimo internacional.. 106

# PRÓLOGO

A lo largo de la historia de México como nación independiente, se ha visualizado el amplio potencial que representa su situación geográfica, y por consiguiente su condición bioceánica. En los mares que lo circundan subyace gran riqueza y oportunidad para seguir fortaleciéndolo como una plataforma logística mundial, así como un país con verdadera vocación marítima.

Los sectores que tienen al mar como elemento común, y cuyas actividades están enfocadas a la pesca, la investigación oceanográfica, el turismo náutico, el comercio marítimo, la exploración y producción petrolera, al igual que las comunidades costeras involucradas en este ámbito, necesitan un ambiente de seguridad para su desarrollo productivo. Esto, con el fin de alcanzar un mayor crecimiento económico y generar riqueza con los efectos positivos que representa: derrama económica, generación de empleos e identificación de nuevos mercados y socios comerciales; pero, principalmente, la percepción real de estabilidad como nación en crecimiento constante.

Los retos actuales demandan acciones innovadoras que se traduzcan en el mantenimiento y mejora de las condiciones para el desarrollo de la sociedad.

En este sentido, el pasado 17 de julio, el Gobierno mexicano con la aprobación del Honorable Congreso de la Unión, dispuso que dentro de la Administración Pública Federal se realizara una reasignación de funciones; entre ellas, que la Secretaría de Marina (SEMAR) asumiera el papel de Autoridad Marítima Nacional.

Se trata de una Autoridad Marítima que ejerce el jefe del Ejecutivo Federal, a través de la SEMAR, en franca coordinación con el personal de la Marina Mercante Nacional y con el apoyo absoluto de los Mandos Navales en funciones de guardia costera.

Este esquema organizacional fortalecerá la seguridad y la protección marítima y portuaria de México, lo que nos permitirá estar a la altura de los puertos más desarrollados y seguros del mundo. Este paso no sería firme sin la activa participación de la Marina Mercante en el comercio marítimo y sin la modernización del país con puertos de última generación: nuestra ventana con el mundo entero. Por este motivo, la iniciativa presidencial determinó que las actividades socioeconómicas permanecerán coordinadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, enlace de interacción con el sector productivo marítimo.

Mención particular merece la necesidad de hacer frente a las actividades ilícitas, en especial a personas o grupos delictivos que buscan beneficiarse de manera ilegal a través de la infraestructura marítima y del mar mismo, para

lo cual es necesario realizar acciones que contengan no sólo sus actividades, sino que en adición logren un control real en este ámbito para contribuir al fortalecimiento del Estado de Derecho.

Esta nueva responsabilidad y cómo se planea asumirla, es resultado de la necesidad que tiene el país de fortalecerse en el medio marítimo, desde su naturaleza y capacidades, hasta la posición que busca proyectar. Para este fin, resulta imperativo, conocer las experiencias y los referentes internacionales de la protección marítima y portuaria, así como el control y la seguridad a través de las Capitanías de Puerto; enfatizando que las características de México irán definiendo la particularidad de las acciones a desarrollar.

En cuanto a la Organización Marítima Internacional (OMI), es necesario adoptar los lineamientos que ésta establece, con el objetivo de hacer de los mares un entorno más seguro, de manera que la observancia de la legislación internacional debe ser un compromiso, ya que contribuye a tener un comercio más ordenado que favorezca la competencia y la estabilidad en el intercambio de mercaderías y servicios entre las naciones. A su vez, cumplir con los ordenamientos estipulados garantiza la sustentabilidad de los mares para su uso y aprovechamiento actual, así como el de las futuras generaciones.

Este cúmulo de variables, sin lugar a duda, representa un reto mayúsculo que se torna exponencial al integrar en esta relación el valor de la vida e integridad física de cada uno de los que realizan sus actividades en el mar. Por esta razón es preciso dotar al recurso humano de la infraestructura y capacitación necesaria, así como la permanente voluntad de actuar para salvaguardar la vida humana en el mar, actividad que mediante el Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate la SEMAR realiza como función vital.

Lo anterior ha sido un proceso largo que nos ha permitido hacer una prospectiva del México que queremos; análisis que nos ha indicado las necesidades, prioridades y oportunidades para llevar a cabo una planeación estratégica y dar a nuestros conciudadanos y al sector marítimo, la certeza de que nuestra función como Autoridad Marítima Nacional significará mayor seguridad, protección y confianza en México.

La ocasión es única, el esfuerzo es necesario, la sociedad mexicana lo merece y las condiciones actuales para quienes integramos la Secretaría de Marina, nos indican que es de las mejores contribuciones que podemos hacer para la construcción de un Estado fuerte y confiable, que navega seguro hacia la consolidación del poder marítimo nacional.

ALMIRANTE  
VIDAL FRANCISCO SOBERÓN SANZ  
SECRETARIO DE MARINA

# INTRODUCCIÓN

Para la Secretaría de Marina (SEMAR) el 17 de junio de 2017 se ha convertido en una fecha memorable. Legalmente se constituye la figura de Autoridad Marítima Nacional que le corresponde al Ejecutivo Federal y desde ese día se ejerce a través de esta Institución, para celebrarlo se desarrolló el Seminario Internacional “Autoridad Marítima Nacional, una Perspectiva Global”.

Esta obra expone el resultado de la confluencia en temas de interés para instancias gubernamentales, la iniciativa privada, así como organismos internacionales, atendiendo asuntos de relevancia nacional y global, desarrollados en tres conferencias magistrales y tres mesas de trabajo. La primera mesa tuvo como preámbulo la distinguida participación del Señor Kitack Lim, Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la conferencia magistral: “Panorama actual de la OMI, prospectiva y desafíos en el orbe”, donde se planteó la necesidad de recordar que miles de millones de personas de todo el mundo dependen diariamente del transporte marítimo y, que esta vía además de ser el medio más eficaz para mover mercancías, constituye el eje principal del comercio mundial, sin dejar de lado el equilibrio necesario para mantener la buena salud y biodiversidad de los océanos.

En este contexto se dio paso al desarrollo de la primera mesa intitulada: “La Autoridad Marítima Nacional y su contribución al desarrollo marítimo”, que involucró la participación de representantes de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, Economía, Relaciones Exteriores y por supuesto de Marina, para exponer a los asistentes lo sustancial respecto a esta nueva Autoridad Marítima Nacional en la búsqueda de un justo equilibrio, en concordancia con la comunidad mercante y el logro de pasos adecuados para que México llegue a ser una plataforma logística global y eficiente para el traslado de mercancías vía marítima, aprovechando su excepcional posición geográfica a través de una infraestructura portuaria eficiente y maximizando el uso de medios, orientados por un innovador proceso de comercialización.

La segunda conferencia magistral fue presentada por el Almirante Vidal Francisco Soberón Sanz, Secretario de Marina, con el título: “El ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional y su importancia para el desarrollo de México”. En este sentido, el titular naval planteó el relevante papel de nuestro país como un “actor con responsabilidad global” al sumarse a una serie de acuerdos internacionales vinculados a las preocupaciones comunes de la humanidad respecto a los mares, sus ecosistemas y biodiversidad. El Secretario Soberón hizo mención especial en la responsabilidad de salvaguardar la vida humana en el mar, lo cual conlleva un significado de capital importancia como Estado ribereño.

Seguido de esta conferencia, tuvo lugar la Mesa: “El desarrollo portuario, la industria marítima y la Autoridad Marítima Nacional como aportadores al crecimiento nacional”, con la participación del Director del Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI) y de los representantes de: la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante de Chile, así como de la Autoridad Marítima de Panamá. En esta Mesa se planteó la preocupación por la incapacidad y la inmadurez del derecho internacional en general, y el derecho del mar en particular, para revertir efectivamente la degeneración de la salud ecológica del planeta. Aunque considerando que el “Derecho Internacional” sigue siendo la principal vía para salvar los océanos, mediante el establecimiento de un régimen regional y mundial que resulte eficaz y sostenible para el gobierno de los océanos.

El Ingeniero Carlos Fanta de la Vega, Contralmirante retirado de la Armada de Chile y “Presidente del Acuerdo Asia-Pacífico para Control de Buques por el Estado rector del Puerto”, participó con la conferencia magistral intitulada: “Acuerdos Regionales de Control de Buques por el Estado rector del Puerto. Su contribución y apoyo efectivo para la Autoridad Marítima de un País Trioceánico”, remarcando las grandes oportunidades que tiene México como tal, al contar con una posición geoestratégica privilegiada.

El desarrollo de la tercera Mesa manejó el tema: “Los antagonismos que desafían la seguridad marítima y portuaria”. Los participantes fueron representantes de: la Guardia Costera de los Estados Unidos (USCG), de la Prefectura Naval Argentina, de la Universidad Marítima Mundial (WMU-Malmö, Suecia) y de la Autoridad del Canal de Panamá.

En el seminario se analizó la importancia de atender las amenazas globales como un desafío para la seguridad marítima e instalaciones portuarias y cómo es que en la mayoría de las instituciones encargadas de la seguridad y protección en este ámbito a nivel mundial, tienen una diversidad de funciones así como la necesidad de formación del personal, incluyendo una profesionalización integral que obedezca a estándares internacionalmente establecidos para garantizar un alto nivel de competitividad en condiciones óptimas de seguridad, tanto para la vida humana como para la actividad económica y cuidado ambiental.

Mediante esta publicación, la Secretaría de Marina construye el espacio oportuno para hacer converger tanto lo académico, como lo práctico; la seguridad, como la protección; la necesidad de observar la normatividad, como la importancia de atender el comercio marítimo; es decir, lo gubernamental y la iniciativa privada en equilibrio, en sincronía, para generar riqueza, garantizando la seguridad de la vida humana, la salud de los mares y la protección de los medios marítimos e infraestructura portuaria.

El contexto general se tornó propicio para refrendar el compromiso de la Autoridad Marítima Nacional, ahora en funciones a través de esta institución, para trabajar hombro con hombro con quienes desarrollen actividades en las zonas marinas mexicanas para lograr un ordenamiento del sector, que beneficie a los usuarios en términos de seguridad, protección y preservación del medio ambiente marítimo.

ALMIRANTE LUIS OROZCO INCLÁN  
RECTOR DE LA UNIVERSIDAD NAVAL

CONFERENCIA MAGISTRAL

# PANORAMA ACTUAL DE LA OMI, PROSPECTIVA Y DESAFÍOS EN EL ORBE

SEÑOR KITACK LIM

SECRETARIO GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

Es originario de Masan, en la República de Corea. Se graduó en Ciencias Náuticas, por la Universidad Marítima y Oceánica de Corea, en Busan. Posteriormente fue oficial naval y también trabajó para la compañía de transporte marítimo internacional. Ingresó en la Administración Marítima y Portuaria de Corea, a la vez que continuó sus estudios en la Escuela de Administración para posgraduados de la Universidad de Yonsei, donde obtuvo la Maestría, así como el título de Máster en Administración Marítima, por la Universidad Marítima Mundial, y el Doctorado sobre Derecho Internacional, en la Universidad Marítima y Oceánica de Corea.

Como parte de la delegación de la República de Corea, participó en numerosas actividades para fomentar la seguridad marítima a través de la aplicación efectiva de los convenios de la Organización Marítima Internacional en su país y en otros Estados miembros de la región de Asia. Fue Presidente del Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento y Presidente del Memorando de Entendimiento de Tokio sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

Fue Director General de la Oficina de Política de Seguridad Marítima en la sede del Ministerio de Tierra, Transportes y Asuntos Marítimos; más tarde, Agregado Marítimo Principal de la Embajada de la República de Corea en Londres, y posteriormente, Representante Permanente Adjunto ante la Organización Marítima Internacional, al frente de la delegación de su país en todas las actividades realizadas por la Organización. Tras esta labor, volvió a ser nombrado Director General de la Oficina de Política de Seguridad Marítima en el Ministerio de Tierra, Transportes y Asuntos Marítimos.

Fue nombrado Comisario del Tribunal de Seguridad Marítima de Corea. También asumió la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Busan y el cargo de Secretario General de la Organización Marítima Internacional, que actualmente desempeña.

Es un placer tener la oportunidad de compartir mis ideas sobre el panorama actual de la Organización Marítima Internacional (OMI), y los desafíos que tiene ante sí. Deseo dar las gracias al Gobierno de México por invitarme a visitar este hermoso país y por ser un anfitrión tan generoso. En nombre de la OMI, también deseo dar las gracias a México por su constante y prolongado compromiso con la Organización, acorde con un país que tiene una infraestructura tan dinámica de transporte marítimo. Geográficamente, tienen la gran suerte de poseer dos largos litorales, abiertos a dos de los mayores océanos del mundo, ventaja que han sabido aprovechar para crear lazos comerciales marítimos con socios de cada rincón del planeta.

Antes de abordar en detalle las cuestiones clave a las que se enfrenta la OMI, deseo exponerles en términos más generales la importancia que reviste el transporte marítimo en el mundo actualmente y la gran relevancia que ello tiene para la labor de la Organización. Para mí, una de las cosas más importantes que siempre hay que recordar es que miles de millones de personas de todo el mundo dependen diariamente del transporte marítimo, aunque a veces no se den cuenta de ello. La vía marítima, al ser el medio más eficaz para transportar mercancías, desde el punto de vista de los costos, y más eficiente desde el punto de vista del combustible: constituye el eje principal del comercio mundial. El transporte marítimo es, por lo tanto, un componente fundamental de cualquier programa de crecimiento económico y futuro sostenible. Sin embargo, al mismo tiempo, el transporte marítimo precisa también ser sostenible en sí mismo, lo que significa que las actividades de transporte marítimo han de estar en equilibrio con la capacidad de los océanos para mantener a largo plazo su buena salud y biodiversidad.

Una gran parte de la función de la OMI es garantizar que el transporte marítimo siga contribuyendo a la economía mundial sin alterar ese equilibrio tan delicado. Los Gobiernos nacionales de todo el mundo tienen la obligación de crear un marco reglamentario que permita que esto sea así; lo consiguen a través de la OMI. En la OMI, los Gobiernos convierten esa obligación en algo más tangible. De hecho, lo convierten en un imperativo reglamentario. A través de la OMI, los Estados miembros de la Organización, la sociedad civil y el propio sector, trabajan juntos para garantizar que el transporte marítimo contribuya, de manera firme y continua, a la economía verde y al crecimiento sostenible. El éxito de este proceso es visible en los más de 50 instrumentos internacionales adoptados por la OMI, los cuales conforman unidos un marco reglamentario que asegura que el transporte marítimo sea seguro, esté protegido y resulte compatible con el medio ambiente.

Como organización, la OMI tiene motivos para enorgullecerse de su aportación para encauzar al sector mediante reglamentos, de modo que sea más seguro, más verde y más limpio. No enumeraré todos los logros, pero piensen tan sólo en el lavado con crudos, en los sistemas de gas inerte y en la construcción de doble casco de los buques tanque; en el severo control de las descargas de agua

sucia y basura de todos los buques; y en el sinfín de normas de navegación que han permitido reducir drásticamente los abordajes y las encalladuras, la lista podría seguir. Más recientemente, mediante la labor de la OMI se han establecido medidas para reducir los niveles de azufre perjudicial, nitrógeno y gases de efecto invernadero de las emisiones de los buques, lo cual es enormemente beneficioso para el medio ambiente en el cual ha de subsistir la creciente población mundial, la vida humana y la propia salud.

Permítanme tratar ahora algunas de estas cuestiones con mayor detalle y, para ello, empezaré con dos cuestiones que quizás sean las más importantes en lo relativo al medio ambiente, a saber, la reducción de las emisiones perjudiciales y la manera de abordar las especies invasivas. Algo que tienen en común es que, a pesar de los enormes progresos hechos, ambas cuestiones representan «asuntos pendientes». Si consideramos primero las emisiones, es importante recordar que la OMI ya ha elaborado y adoptado una serie de medidas destinadas a controlar las emisiones provenientes del sector del transporte marítimo. Gracias a la OMI, el transporte marítimo internacional ha sido el primer sector sujeto a medidas mundiales y obligatorias sobre eficiencia energética, cuyo fin es abordar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Sin embargo, se ha seguido trabajando en ello y se está avanzando en nuevas medidas que habrá que considerar. La recopilación y notificación obligatoria de los datos sobre el consumo de fueloil –de los buques de arqueo bruto igual o superior a 5 000– permitirán contar con una base estadística sólida cuando se debatan en el Comité de Protección al Medio Ambiente Marino (MEPC) las normas correspondientes de manera objetiva, transparente e incluyente. Además, los Estados miembro de la OMI han dicho al mundo que elaborarán una estrategia integral para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de los buques, empezando con la estrategia inicial que se adoptará el próximo año. No se equivoquen, el próximo 2018 todo el mundo tendrá la vista puesta en la OMI, por lo que se buscará algo sólido, una estrategia que resista el escrutinio riguroso y exhaustivo del público. El próximo año será el momento en que el mundo tendrá previsto que los Estados miembros de la OMI cumplan con sus responsabilidades.

Con respecto a las emisiones, déjenme de nuevo destacar mi agradecimiento por la decisión de los Estados miembros de confirmar que el 2020 será el año de implantación de la reducción obligatoria del contenido de azufre del fuel oil de los buques en todo el mundo. Esto es algo de lo que podemos estar orgullosos como Organización y es un excelente ejemplo de que la labor normativa de la OMI tiene un profundo y beneficioso impacto más allá del sector del transporte marítimo. En relación con la gestión del agua de lastre, también fue motivo de gran satisfacción que el MEPC pudiese adoptar en julio un calendario de implantación práctica, para que los buques cumplan con el Convenio sobre la gestión del agua de lastre de la OMI, el cual entrará en vigor en menos de

tres semanas, momento que representará un importante paso hacia la solución de una cuestión que se ha reconocido como una de las principales amenazas ecológicas desde hace más de 30 años.

Las emisiones de gases de efecto invernadero, el contenido de azufre del combustible de los buques y la gestión del agua de lastre, son sólo tres ejemplos recientes del modo en que la OMI está respondiendo a los retos de la gestión medioambiental. También se podría añadir la adopción del Código Polar, nuestra participación en la Alianza Mundial sobre Basura Marina y nuestro papel destacado en proyectos como GloMEEP, GloFouling y la iniciativa GMN, todos diseñados para ayudar a los países —especialmente a los que están en desarrollo— a fortalecer su capacidad para hacer frente por sí mismos a estas cuestiones esenciales.

Gracias a las oportunidades que la nueva tecnología ofrece, el transporte marítimo se encuentra al borde de una nueva era. Las tecnologías emergentes relacionadas con el consumo energético y de combustible, la automatización y la gestión de los buques, los materiales y la construcción, y muchas otras áreas permitirán que surjan nuevas generaciones de buques con mejoras importantes en todos los ámbitos de competencia de la OMI. De hecho, considero que la tecnología o el uso de datos son la clave para un futuro más seguro y sostenible del transporte marítimo, lo cual también es fundamental para una de las principales responsabilidades de la OMI: «la seguridad».

No obstante, los avances tecnológicos suponen retos además de oportunidades, por lo que su introducción en el marco normativo ha de considerarse con detenimiento. Debemos sopesar las ventajas y las repercusiones en el ámbito de la seguridad y la protección, el impacto en el medio ambiente y en el comercio internacional, los posibles costos para el sector, y, en particular, sus consecuencias para el personal, tanto a bordo como en tierra. Por lo tanto, la manera de incorporar la tecnología nueva en el marco normativo es una cuestión clave para la OMI. En el orden del día del Comité de Seguridad Marítima, por ejemplo, figuran puntos enfocados al futuro como la ciberseguridad, la navegación electrónica, la modernización de las comunicaciones de socorro y seguridad marítima y la creciente posibilidad de que los buques sean autónomos.

Con respecto a esta última cuestión, en la más reciente reunión del Comité de Seguridad Marítima se dio un paso crucial cuando se acordó iniciar un estudio exploratorio para determinar la manera de introducir en los instrumentos de la OMI, la operación de los buques marítimos autónomos de superficie en condiciones de seguridad, protección y protección del medio ambiente, destacándose también la necesidad de tener en cuenta los aspectos del factor humano en toda reglamentación futura.

Es totalmente correcto y adecuado que la OMI adopte una actitud anticipadora y desempeñe un papel destacado en estas cuestiones, dados los rápidos

avances tecnológicos en esas esferas –de los que somos testigos actualmente–. Efectivamente, las normas de la OMI relativas al transporte marítimo pueden dar una dirección concreta para la elaboración de soluciones técnicas innovadoras y de vanguardia. En respuesta a las normas de la OMI, las nuevas tecnologías ya han introducido importantes cambios positivos en la forma en que los buques se proyectan, se construyen y operan, contribuyendo de ese modo a una cadena de suministro mundial más eficiente e interconectada. Asimismo, el reciente cambio en los principios en los que se basan las normas, las cuales han pasado de tener carácter prescriptivo a basarse en objetivos, fomentará aún más la innovación y, al mismo tiempo, garantizará que los buques se construyan de forma que, en caso de ser objeto de un mantenimiento adecuado, continúen siendo seguros durante toda su vida económica.

En el último periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima también se alcanzó un importante hito al confirmarse que la auditoría de verificación inicial de las reglas de construcción de buques para petroleros y graneleros –que presentaron 12 sociedades de clasificación– se había concluido de forma satisfactoria. Esto completa el primer paso en la adopción de medidas concretas tras varios años de una ardua labor para la implantación de normas basadas en objetivos más adecuados para el desarrollo tecnológico dentro del marco normativo de la OMI.

Una de las mayores ventajas del régimen reglamentario de la OMI es su naturaleza global y su aplicación por igual a todos. Esto garantiza que los buques hayan de cumplir las mismas reglas y normas técnicas donde quiera que operen en el mundo, independientemente del pabellón que enarbolan. Si las reglas se implantan debidamente, no hay posibilidad de que nadie se aproveche de la situación, bien sea mediante recortes o imponiendo prescripciones con carácter unilateral. La implantación, sin duda, incumbe a los Estados miembros de la OMI, si bien la Secretaría también desempeña su papel con mecanismos tales como el Plan de auditoría de los Estados miembros y el amplio programa de cooperación técnica.

El programa de cooperación técnica de la OMI, que pone su énfasis en ayudar a los países en desarrollo, puede considerarse como elemento central de la respuesta de la Organización a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Esta Agenda hace un llamado a todos los países para erradicar la pobreza y lograr un desarrollo sostenible en todo el mundo para el año 2030. Los ODS se perciben como una oportunidad para transformar y mejorar el mundo sin dejar a nadie de lado. Al formar parte de la familia de las Naciones Unidas, la OMI trabaja activamente en pos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los ODS conexos. Efectivamente, la mayoría de los elementos de la Agenda 2030 sólo se harán realidad si se cuenta con un sector de transporte sostenible que apoye el comercio mundial y facilite la economía global, siendo posible relacionar aspectos de la Organización con la mayor parte de los distintos ODS.

Nuestro plan estratégico de la Organización, elaborado recientemente, cuya adopción está prevista en el próximo periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI –en noviembre de 2017–, permitirá a la Organización establecer vínculos directos entre nuestros principios estratégicos y medidas concretas para demostrar nuestra contribución a la implantación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Con esto, vuelvo a las observaciones formuladas al principio, es decir, a los miles de millones de personas de todo el mundo que dependen de un sector marítimo seguro, limpio y bien protegido. La vía marítima proporciona un medio de transporte fiable y de bajo costo que facilita el comercio y contribuye a crear prosperidad entre las naciones y los pueblos, ayudando de esta manera a sacar a las personas de la pobreza en todo el mundo.

Finalmente, la OMI ayuda a garantizar que el transporte marítimo pueda acometer esta labor. El marco normativo de la OMI, de carácter global y en evolución, apoya el impulso tecnológico y alienta la innovación, lo cual permite que el sector prospere, atendiendo a su vez las demandas y expectativas cambiantes de la sociedad.

# DIAGNÓSTICOS, RETOS Y OPORTUNIDADES PARA LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

VICEALMIRANTE  
JORGE MANUEL SAINZ ZAMORANO

DIRECTOR GENERAL DE CAPITANÍAS DE PUERTO Y ASUNTOS MARÍTIMOS

Ingeniero en Ciencias Navales por la Heroica Escuela Naval Militar. Tiene la especialidad de Mando Naval y la Maestría en Administración Naval, ambas cursadas en el Centro de Estudios Superiores Navales; efectuó el curso de Inteligencia Naval e Instructor Militar, en el Centro de Entrenamiento de Inteligencia de la Fuerza Naval del Pacífico, en San Diego, California; el curso de Logística Avanzada, en el Centro de Adiestramiento del Departamento de Defensa de los Estados Unidos, en Battle Creek, Michigan; la Maestría en Estudios Estratégicos de Seguridad Internacional, en la Universidad Nacional de Defensa, en Washington, D.C.

Ha desempeñado diversas comisiones en unidades y establecimientos de la Armada de México, entre ellas, Comandante de tres unidades de superficie: del Buque Patrulla “Cabo Corrientes” y las patrullas oceánicas “Vallarta” y “De La Vega”; así como Oficial Subalterno en nueve Buques de la Armada de México. Ha sido Jefe de Subsección de Protocolo y Ceremonial Militar, en la Sección Segunda del Estado Mayor General; Director de Mantenimiento de Establecimientos e Instalaciones Navales, en la Dirección General Adjunta de Ingeniería y Mantenimiento; Jefe del Departamento de Informática, en el Centro de Estudios Superiores Navales; Director de Protocolo, en la Unidad de Comunicación Social; Jefe de Sección de Estado Mayor, en la Décima Zona y Segunda Región Navales; Vocal de la Comisión de Estudios Especiales del Estado Mayor General; Agregado Naval a la Misión Permanente de México ante la Organización de las Naciones Unidas; Jefe Administrativo Interino de la Segunda Región Naval; Comandante de la Flotilla de Buques Auxiliares del Golfo, en la Fuerza Naval del Golfo y Mar Caribe; Director General Adjunto de Seguridad y Bienestar Social; e Inspector de Mando de la Segunda Región Naval; y como docente militar, en el Buque Escuela Cuauhtémoc, la Heroica Escuela Naval Militar y el Centro de Estudios Superiores Navales.

Ha obtenido las condecoraciones a la Perseverancia de Sexta a Primera Clase; Mérito Docente Naval, Primera Clase; y Medalla otorgada por la Comunidad de Asesores Militares y de Policía de la Organización de las Naciones Unidas.

El Gobierno de la República se propuso transformar a México en una plataforma logística global. Este gran proyecto de inversión representa un importante crecimiento económico que demanda, a la par, el fortalecimiento de la seguridad y protección de nuestros mares y operaciones portuarias. De ahí que, desde hace tiempo y con base en el «Programa Nacional de Infraestructura», México invierte en infraestructura portuaria, logrando –entre otros objetivos estratégicos– puertos más modernos y eficientes además de la inversión en infraestructura portuaria más grande de los últimos 100 años en el puerto de Veracruz.

Con el fin de aumentar de manera paralela la seguridad y protección de las actividades productivas del país y el flujo del comercio marítimo, a propuesta del Presidente de la República y con la aprobación del poder legislativo, se reestructuró la Administración Marítima en México, por lo que a partir del 17 de junio de 2017, se conformó un binomio que proporciona seguridad y protección marítima en las zonas marinas y puertos del país, al sumar las atribuciones de las Capitanías de Puerto con los medios de la Secretaría de Marina, en funciones de guardia costera, dando origen a una autoridad marítima nacional fuerte y monolítica.

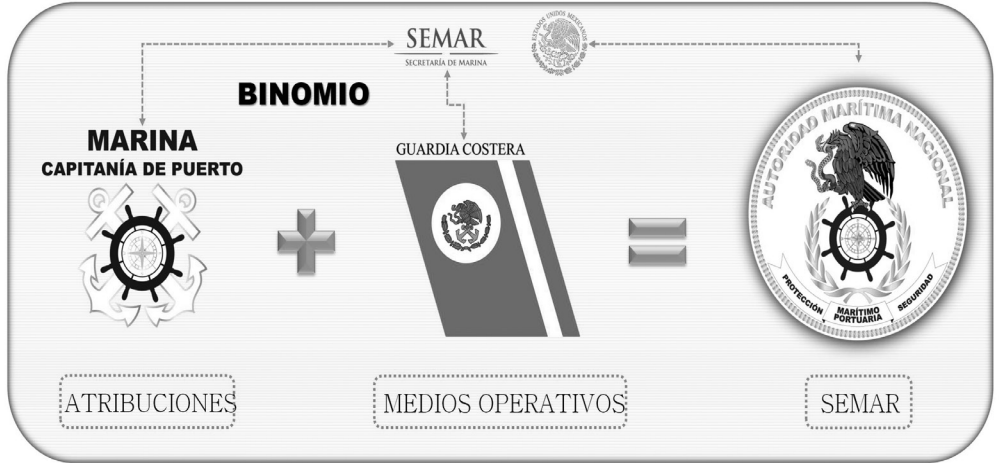
En México, la Autoridad Marítima Nacional es el ente responsable de la Administración Marítima para el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales en materia de seguridad, protección marítima y prevención de la contaminación marina originada por los buques.

La Autoridad Marítima Nacional la ejerce –en las zonas marinas mexicanas– el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias, para: realizar todo acto en nombre del Estado mexicano en sus aguas territoriales, tomar medidas destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar a los buques y a las instalaciones portuarias, ejecutar las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento del orden jurídico-nacional y destinar medidas para salvaguardar la vida humana en la mar.

La Autoridad Marítima Nacional tiene las atribuciones por ley de ejecutar las acciones del Estado mexicano para garantizar el cumplimiento de la normatividad nacional e internacional en la materia, cumpliendo con sus tres roles: Estado del pabellón, Estado rector del puerto y Estado ribereño. El modelo de administración marítima adoptado en México es similar a otros países de América Latina, dado que la Organización Marítima Internacional (OMI) otorga a los Estados contratantes la flexibilidad de administrar los asuntos marítimos conforme a su propia organización y legislación nacional, con el fin de dar cumplimiento a las disposiciones internacionales.

## AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

A PARTIR DEL 17 DE JUNIO DE 2017 SE INCREMENTÓ LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA EN MÉXICO



**AUTORIDAD FUERTE Y MONOLÍTICA**

Con fecha 17 de junio del 2017, se recibió de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT): 98 capitanías de puerto activas y 5 inactivas, lo que incluyó 836 inmuebles; 298 vehículos, 173 embarcaciones, 729 señales marítimas, 7 buques balizadores y 96 estaciones meteorológicas. Estos recursos materiales se integraron a la infraestructura con que cuenta la Secretaría de Marina en su despliegue de Mandos Navales con las embarcaciones, buques y aeronaves en funciones de guardia costera. Además, se transfirieron 1 009 plazas y un presupuesto por ejercer al 31 de diciembre del 2017, por 34.7 millones de pesos. Situación que requiere a corto plazo de mayor inversión para dotar a las capitanías de puerto de medios que permitan ejercer la Autoridad Marítima de forma eficaz en materia de protección y seguridad marítimo portuaria, mantenimiento del Estado de derecho y el ejercicio de la soberanía.

La Autoridad Marítima Nacional identifica los siguientes retos:

- Prestar servicios a la comunidad marítimo portuaria nacional e internacional, de forma eficiente, oportuna y transparente, a través de las capitanías de puerto del país, mediante la nueva estructura orgánica, creada hacia el interior de la Secretaría de Marina, denominada Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (DIGECAPAM), la cual se integra por tres Direcciones Generales Adjuntas responsables de ejercer las atribuciones asignadas en temas específicos; como son las propias capitanías, la protección y certificación, así como la formulación de ordenamientos y tareas de enlace. En esas direcciones laboramos conjuntamente personal de marina mercante y personal naval de la SEMAR, quienes hemos resuelto trabajar a través de la mejora continua de los procedimientos operativos y administrativos, con base en estándares internacionales y a la normatividad institucional aplicable.
- Ejercer, como Autoridad Marítima Nacional, las políticas de Estado bajo un marco legal que promueva y garantice la libre empresa, seguridad jurídica, estructura de mercado competitiva, y el crecimiento y desarrollo sostenible de los puertos de México.
- Disponer de personal capacitado e incentivado con mejores ingresos y prestaciones, de acuerdo a las responsabilidades que desempeñan; además de instalaciones adecuadas para el cumplimiento de sus funciones, equipadas con tecnología de punta y medios operativos que sirvan al cumplimiento de sus tareas.
- Fortalecer el Sistema Nacional de Señalamiento para garantizar la seguridad en la navegación, de acuerdo a los estándares nacionales e internacionales y establecer mecanismos de reporte expeditos que permitan el flujo de información en tiempo real de «avisos a los

marinos», cuando se presenten alteraciones al señalamiento de la franja costera y recintos portuarios.

- Consolidar la presencia de la Autoridad Marítima Nacional en las zonas marinas mexicanas para garantizar la aplicación del Estado de derecho. La Secretaría de Marina mantiene el compromiso de continuar incrementando la capacidad de respuesta operativa con buques de la Armada de México que cuenten con tecnologías eficaces, en funciones de guardia costera.
- Contar con una Autoridad Marítima Nacional que consolide un sistema portuario altamente competitivo en la que se afirme la experiencia de la Marina Mercante y el personal naval. Una Autoridad Marítima Nacional respaldada por la guardia costera, que nos permita estar a la altura de los puertos más desarrollados del mundo.
- Lograr la conformación de la figura de «Autoridad Marítima Nacional» en los recintos portuarios del país, que sea institucionalmente reconocida por la comunidad marítimo portuaria nacional e internacional, cuya labor se sume a la sinergia de construir un México con puertos verdes y seguros.
- En el mediano plazo, consolidar una sociedad mexicana vinculada con el mar, con una cultura responsable del cumplimiento de la normatividad nacional e internacional en materia de prevención para la salvaguarda de la vida humana en la mar y una comunidad marítimo portuaria que en armonía con la preservación del medio ambiente y el uso de la infraestructura portuaria modernizada, explote los recursos marítimos del país y el mar de prosperidad que ofrecen las zonas marinas mexicanas.

En el ejercicio de la nueva Autoridad Marítima Nacional en México, consideramos un área de oportunidad el llevar a cabo una evaluación de nuestras necesidades bajo un enfoque selectivo de conformidad con el plan de auditorías de la OMI. Esto, para conformar el perfil marítimo del país con los estándares de seguridad y protección marítima a nivel internacional.

Con la entrada en vigor de esta reforma, en México existe un solo ente coordinador de las demás «autoridades públicas», lo que fortalecerá la seguridad y protección marítima y portuaria, así como la protección al medio ambiente marino –en los términos establecidos por los Convenios adoptados en el seno de la OMI– sin que ello se contraponga con el ejercicio de atribuciones que otras disposiciones jurídicas le confieren a las demás dependencias de la Administración Pública Federal relacionadas en la materia.

Desde el primer día que se asumió esta responsabilidad, nos hemos propuesto convertirnos en una autoridad firme, eficaz y transparente: que genere confianza

y respeto, tanto al personal de la SCT que fue asimilado por la SEMAR, como a los usuarios de los servicios que proporcionan las capitanías de puerto, así como a todos los miembros de la comunidad marítima nacional e internacional que son sujetos del ejercicio de la autoridad que ha sido transferida a la SEMAR. La Autoridad Marítima Nacional representa un beneficio tanto para el Estado mexicano como para la comunidad internacional, ya que permite garantizar un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente en mares limpios.

# EXPECTATIVAS DEL COMERCIO MARÍTIMO Y SU APORTACIÓN AL DESARROLLO NACIONAL

MAESTRO  
GUILLERMO MALPICA SOTO

DIRECTOR GENERAL DE COMERCIO INTERNACIONAL,  
SERVICIOS E INVERSIÓN DE LA SECRETARÍA DE ECONOMÍA

Es Licenciado en Economía por la Universidad de las Américas-Puebla y Maestro en Estudios Internacionales en el Tecnológico de Monterrey.

Ha sido Consejero Económico de la Misión Permanente de México ante la Organización Mundial de Comercio en Ginebra y encargado de asuntos económicos en la Oficina del Tratado de Libre Comercio de América del Norte de la Secretaría de Economía en Ottawa.

Su responsabilidad en la Dirección General de Comercio Internacional de Servicios e Inversión de la Secretaría de Economía de México, incluye la negociación, seguimiento y difusión de temas relacionados con el comercio de servicios y con la inversión en tratados bilaterales, regionales y multilaterales.

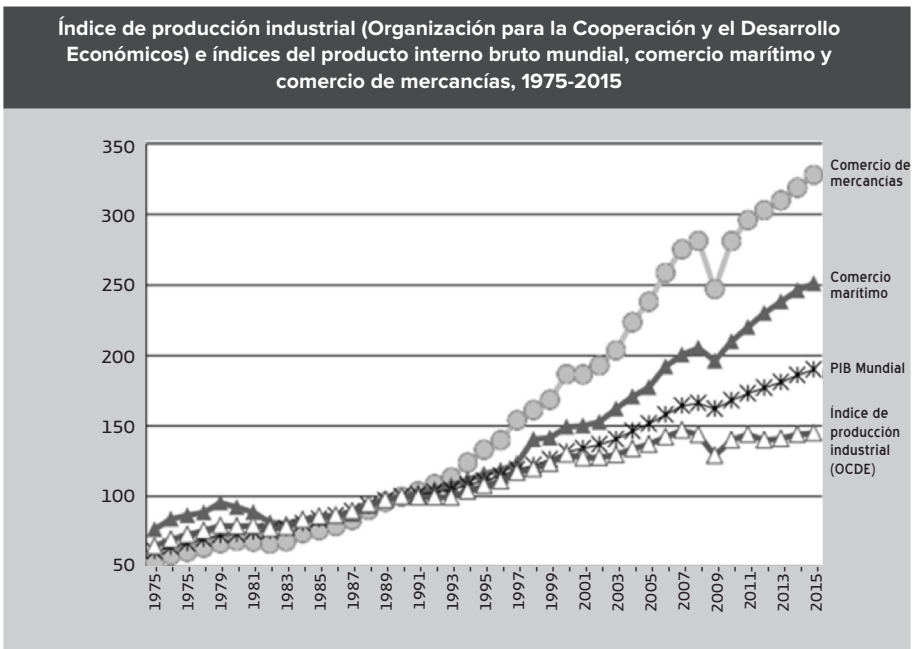
Sus más recientes negociaciones son el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de Alianza del Pacífico y el Tratado de Asociación Transpacífico. En relación con la negociación de acuerdos de promoción y protección recíproca se incluyen aquellas con Turquía, Haití, Arabia Saudita, Qatar y Filipinas.

Ha participado, además, como ponente en conferencias y seminarios en varias ciudades de México, en Estados Unidos, Canadá, Costa Rica, China, Chile, Colombia, Ecuador, Suiza y Santa Lucía y ha escrito artículos y capítulos de libros sobre comercio de servicios e inversión.

Uno de los objetivos de la Subsecretaría de Economía es el diseño de la política comercial del país por medio de la negociación de acuerdos comerciales internacionales, el seguimiento y la difusión de los mismos. México tiene más de veinte años con una política muy activa de negociación comercial internacional que nos ha llevado a liberalizar de manera paulatina nuestro mercado y a encontrar mercados en otros países para servicio y bienes.

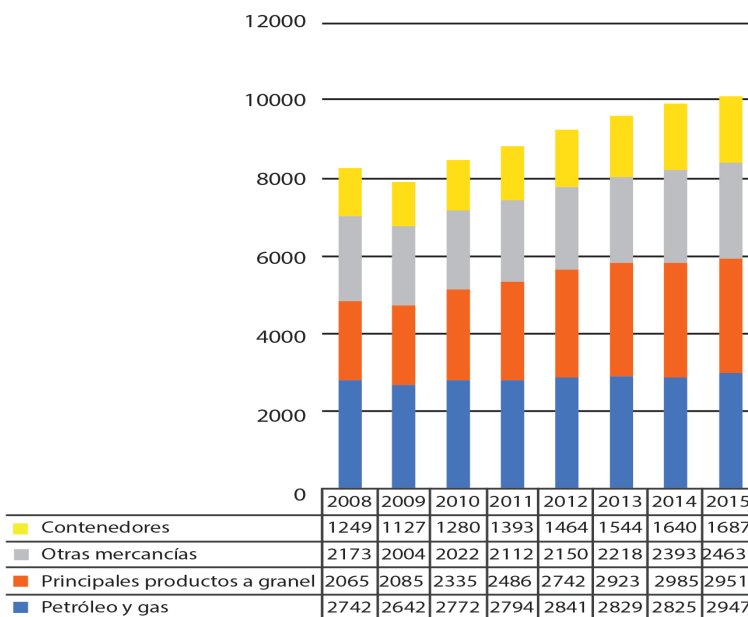
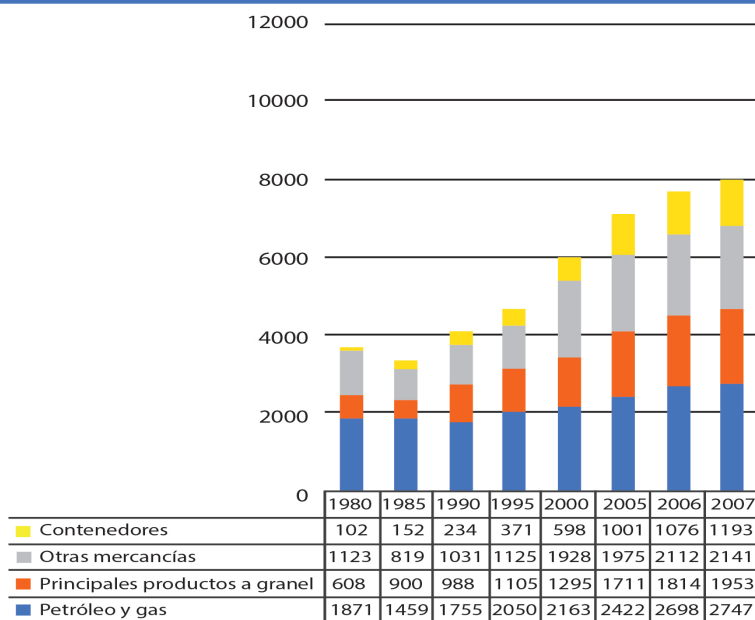
Esta política de liberalización comercial ha sido exitosa en el sentido de que ha modernizado la economía mexicana más allá de incrementar los flujos de comercio e inversión. Actualmente, el comercio internacional representa el 63 % del producto interno bruto del país con casi 800 mil millones de dólares de comercio exterior total al año, casi 500 mil millones de dólares de inversión extranjera desde 1999 a la fecha. El 60 % de nuestra población de clase media nos coloca como la decimoquinta economía más grande del mundo, el decimotercer exportador a nivel mundial y el primero en América Latina, el quinto receptor de inversión extranjera directa entre los países emergentes y el segundo de América Latina.

Lo anterior va de la mano con el desarrollo del comercio marítimo, hay tendencias afines entre el crecimiento del comercio de mercancías, el comercio marítimo y el incremento del PIB mundial, lo cual indica una clara correlación entre estas variables (figura 1).



Fuente: UNCTD. Review of Maritime Transport 2016.  
 Nota: 1990=100. Índices calculados sobre la base del PIB y comercio de mercancías en dólares y el comercio marítimo en toneladas métricas (figura 1)

Comercio marítimo internacional, años seleccionados  
(millones de toneladas cargadas)



Fuente: UNCTAD. Review of Maritime Transport 2016

(figura 2)

El comercio marítimo está en el centro del desarrollo por su naturaleza dual, además de ser un sector importante de servicios también facilita el desarrollo de otros sectores en la economía. En el 2015 el 80 % del comercio mundial de mercancías tuvo lugar por mar, en ese año por primera vez se superaron los 10 mil millones de toneladas transportadas por este medio. La participación del comercio marino representa en términos de valor, no términos de volumen, del 55 % al 66 % del comercio en el mundo. En el 2015 la flota mundial tuvo un crecimiento del 3.5 %.

Todo esto nos marca de manera clara las ventajas del transporte marítimo de mercancías con respecto a otros medios de transporte en el mundo y en el país. El volumen y la capacidad de almacenaje de los buques es una ventaja clara frente a otros medios de transporte, un buque portacontenedores de gran porte y de última generación puede transportar hasta 18 500 TEU, lo que equivale a transportar esa misma carga en aproximadamente 9 000 tractocamiones o varios convoyes de ferrocarril.

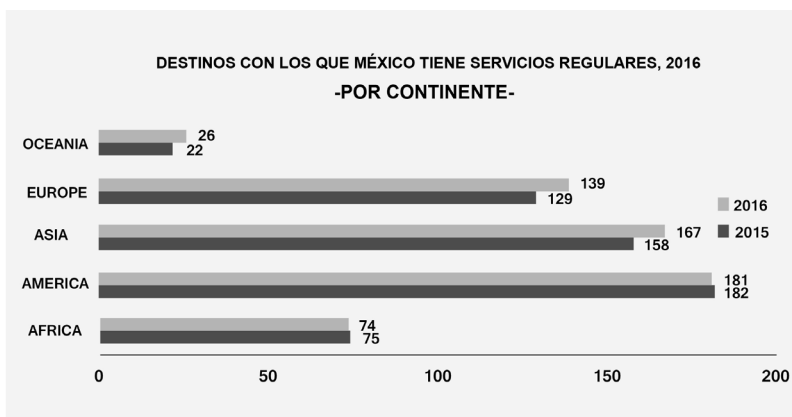
Esto permite que el sector tenga una ventaja en los fletes como medio de transporte preferido, con el extra adicional de que este medio es seguro y estable en sus condiciones de servicio y en la versatilidad de productos y materias transportables. Más adelante observaremos los principales puertos y esta versatilidad en productos y materias que se transportan, además de ventajas adicionales en cobertura y seguros.

Aquí algunas cifras (figura 2) sobre lo que se ha transportado en materia de carga seca: en 2015 los envíos de carga seca representaban el 70 % de los volúmenes de comercio marítimo mientras que el resto se componía del comercio de buques-tanque, incluidos petróleo crudo, productos petrolíferos y gas.

En la Figura 3 observamos que respecto a los lugares por continente con los que México realiza intercambio vía marítima, los principales destinos son América y Asia, esto debido a que los países con los que tenemos mayor intercambio comercial son EEUU y China principalmente, siendo Oceanía el continente que ocupa la última posición.

La Figura 4 muestra las cifras sobre la carga –en altura y cabotaje– que se ha movilizado en México y su relación con el crecimiento del comercio en el país en los últimos treinta años; esto es algo de lo que se encarga la Secretaría de Economía, en materia de transporte marítimo.

Todo esto ha permitido que México sea un Estado que utiliza su altísimo potencial de conectividad marítima: estamos conectados con 153 países y 587 destinos en los cinco continentes, a través de 142 líneas navieras de servicio regular –lo que representa un abanico de opciones a elegir para importadores y exportadores de mercancías en términos de puertos de origen y destino, líneas



DESTINOS CON LOS QUE MÉXICO TIENE SERVICIOS REGULARES

CONTINENTE	DESTINOS 2015	DESTINOS 2016	DIFERENCIA NOMINAL	VARIACIÓN %
AFRICA	75	74	-1	-1.3
AMERICA	182	181	-1	-0.5
ASIA	158	167	9	5.7
EUROPE	129	139	10	7.8
OCEANIA	22	26	4	18.2
TOTAL	566	587	21	3.7

(Figura 3)

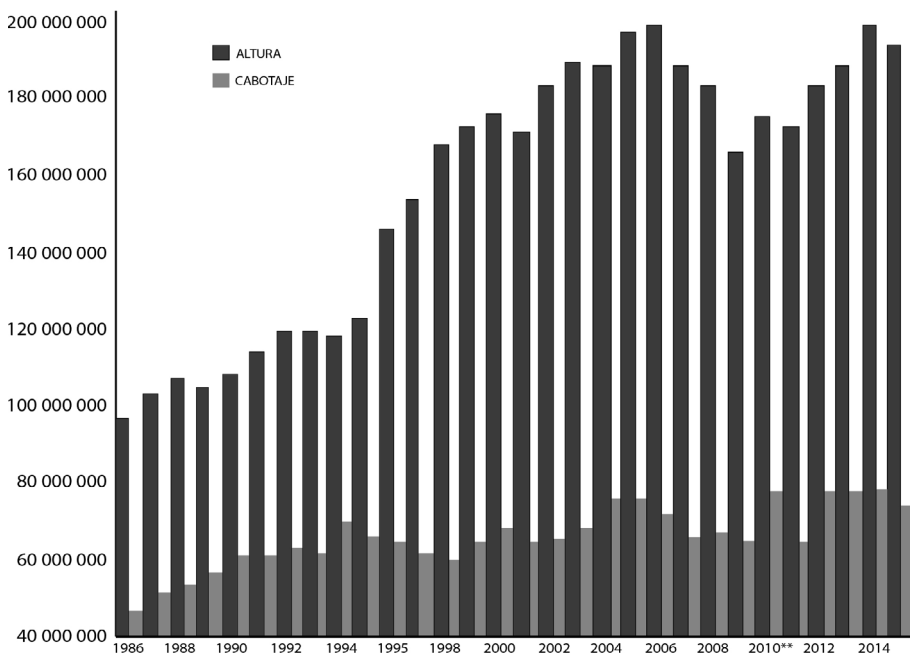
Fuente: SCT. Servicios de Transporte Marítimo Regular en México 2016.

navieras y costos de operación—. Este escenario de crecimiento y desarrollo de conectividad marítima-comercial tanto nacional como mundial, nos permite identificar que estamos en el punto frontal de esta actividad comercial.

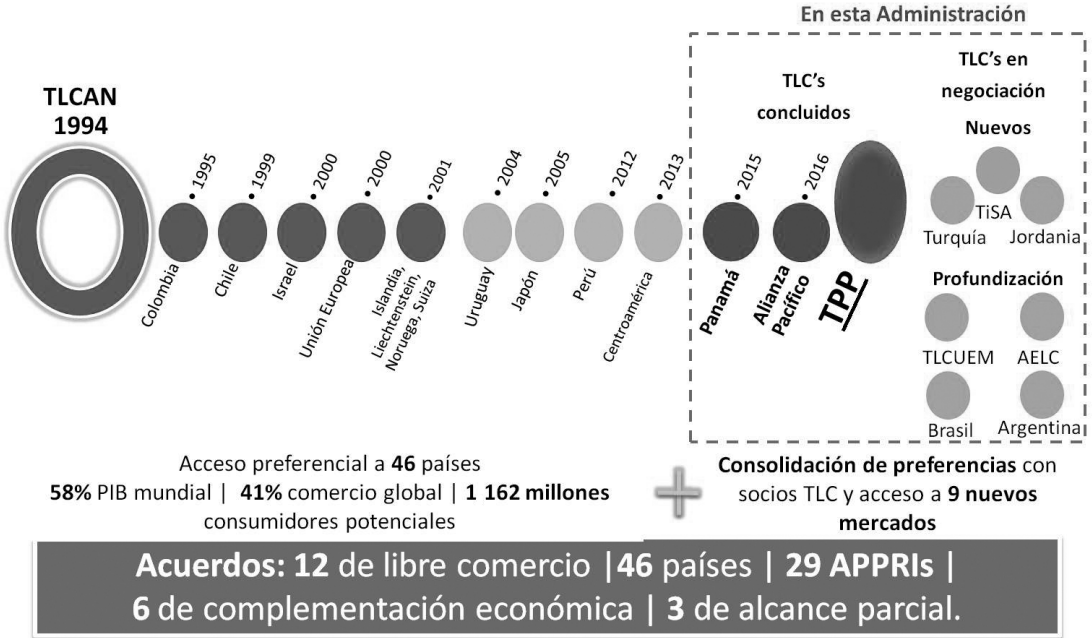
México lleva años apostando a la apertura de sus políticas comerciales, hecho consistente a lo largo de las últimas décadas. Gracias a esto ahora contamos con una red de tratados envidiables para el resto de países que nos permite tener acceso a un mercado de más de 1 100 millones de potenciales consumidores, con una importancia enorme en el comercio de servicios, en el PIB y en el empleo. Esto repercute en el desarrollo de pequeñas y medianas empresas en general.

El comercio se percibe como un motor de impulso en la competitividad regional, en este sentido la actividad de la Secretaría de Economía está inscrita en el pilar delineado por el Plan Nacional de Desarrollo como eje rector número cinco, insertando a México en el panorama mundial como un actor relevante; México como actor global.

AÑOS	ALTURA	CABOTAJE	ALTURA+ CABOTAJE
1986	95,063,729	46,358,824	142,312,553
1987	102,389,824	51,253,757	153,643,581
1988	106,902,108	53,439,625	160,341,733
1989	104,359,802	56,348,540	160,708,342
1990	107,916,654	61,222,901	169,139,555
1991	113,508,599	60,774,099	174,282,698
1992	118,983,912	62,844,597	181,828,509
1993	118,859,624	61,563,793	180,423,417
1994	117,687,007	69,449,970	187,136,977
1995	122,301,089	65,651,286	187,952,375
1996	145,556,116	63,960,263	209,516,379
1997	153,396,281	61,340,756	214,737,037
1998	167,421,433	59,896,861	227,318,294
1999	172,461,135	64,167,670	236,628,805
2000	175,571,749	68,071,581	243,643,330
2001	170,870,959	64,183,281	235,054,240
2002	183,333,682	65,210,487	248,544,169
2003	189,078,532	67,591,061	256,669,593
2004	188,200,258	67,280,476	255,480,734
2005	197,552,164	75,549,273	273,101,437
2006	198,276,124	71,319,733	269,595,857
2007	188,121,925	65,276,493	253,398,418
2008	182,963,360	66,829,076	249,792,436
2009	165,826,333	64,520,242	230,346,575
2010**	175,189,789	65,885,488	241,075,277
2011*	171,986,730	64,377,947	236,364,677
2012	183,699,929	70,891,511	254,591,440
2013	188,233,734	70,473,341	258,707,075
2014	198,871,310	78,044,595	276,915,905
2015	193,401,582	73,807,195	267,208,777



(Figura 4)  
Fuente: SCT. Anuario estadístico del transporte marítimo.



Fuente: OMC (International Trade and Market Access Database, abril 2016) y FMI (World Economic Outlook abril 2016).  
TLCAN: Tratado de Libre Comercio para América del Norte. TLC: Tratado de Libre Comercio.

(Figura 5)

La red de tratados que tenemos vigentes en el mundo se pueden presumir frente a la comunidad internacional, gozamos de trato preferencial en materia comercial en 46 países –a través de diez tratados de libre comercio–, con un mercado de más de 1 100 millones de consumidores potenciales, más otros acuerdos de anterior generación como los acuerdos de complementación económica que hicimos en la década de los ochenta en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración. Además participamos en convenios de alcance parcial en foros latinoamericanos para proteger las inversiones extranjeras en México y las inversiones mexicanas en el mundo. Tenemos tratados bilaterales de inversión también con veintinueve de estos Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRIS).

En la figura 5 se aprecian los acuerdos que ya se concluyeron en esta administración, como el acuerdo con Panamá. El Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico es un ejercicio de convergencia de reglas de comercio internacional entre México, Perú, Colombia y Chile, ya teníamos tratados bilaterales con cada uno de estos países, sin embargo lo que se intenta es lograr mayor integración económica entre la región –no solamente comercial–. El Tratado de Asociación Transpacífico (TPP, por sus siglas en inglés) durante su negociación y hasta hace pocos meses era considerado el tratado más moderno del mundo en los últimos 20 años; un tratado que incorporaba a 12 países: seis con los que México no tenía ninguna relación comercial previa, y otros ya muy importantes en la relación comercial como EEUU, Canadá y Japón.

Sabemos la historia del TPP: se firmó y en el proceso de ratificación de cada uno de los países, durante el cambio de administración, EEUU decidió ya no seguir adelante. ¿Qué está haciendo la Secretaría de Economía respecto a esto? De momento continuamos con la negociación, justo el pasado 21 de agosto regresamos de Washington D.C. después de una primera ronda para la modernización del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), éste es el convenio prioridad en las negociaciones.

Además estamos haciendo ejercicios de profundización de acuerdos que tenemos vigentes desde inicios del año 2000, como el Acuerdo con la Unión Europea, con la Asociación Europea de Libre Comercio, con Brasil y con Argentina, así como negociaciones en marcha que procuraremos terminar antes de que concluya el sexenio. Tenemos otros acuerdos iniciados que hoy están en un estado latente pero no tan dinámicos como aquellos con Jordania, Turquía y el Acuerdo sobre el Comercio de Servicios (ACS, o TISA por sus siglas en inglés) que es negociado por veinticuatro países en Ginebra y representa intereses en materia de servicios, esto incluye servicios de transporte marítimo y portuarios.

Normalmente todos los tratados tienen entre dos y seis capítulos respecto al comercio de servicios e inversión, salvo el Tratado de Libre Comercio con Israel. En algunos acuerdos o capítulos podemos ver de manera notable

apartados sobre el transporte marítimo, como en el acuerdo con la Asociación Europea de Libre Comercio –de cuatro países que no son miembros de la Unión Europea– y más recientemente en la Alianza del Pacífico, donde hicimos un ejercicio con nuestros países hermanos de América Latina para tratar de profundizar en las relaciones de transporte marítimo.

Otro capítulo relevante es el apartado de entrada temporal de personas de negocios que permite el movimiento de empresarios u operarios del sector para facilitar el comercio. Esto nos ha hecho tener un esquema muy dinámico de consultas y de retroalimentación con muchas dependencias del Gobierno federal. En la Dirección General que tengo el honor de dirigir, tenemos un grupo intersecretarial de servicios de inversión que nos acompaña, nos asesora y nos alimenta con su experiencia en los procesos de negociación, antes, durante y después de cada ronda de reuniones.

Nos hacía falta tener este vínculo con la Secretaría de Marina a raíz de las facultades que ha heredado, que ha retomado o que ha formalizado, a través del cambio en la legislación de junio del 2017. Incorporar la experiencia y los valiosos insumos de la Secretaría de Marina es lo que seguramente vamos a hacer en las negociaciones venideras. En lo referido a negociaciones comerciales internacionales de servicios de transporte marítimo, servicios portuarios, entre otros, nos apoyarán a preservar el régimen jurídico vigente en el país para cumplir con la tarea de negociación de la mejor manera, identificando barreras potenciales en el comercio de nuestros prestadores de servicios mexicanos en el mundo.

En los capítulos de comercio transfronterizo de servicios, la Dirección General que encabezo tiene como objetivo brindar certidumbre jurídica a los prestadores de servicios y consolidar la apertura vigente que hay en los países. Para esto necesitamos tener claridad respecto a cuál es el régimen jurídico vigente en cada uno de los países y en el propio, así como conocer el marco de cualquier apertura futura de tratados de comercio. Esto es importante porque de manera automática a medida que cada país liberaliza algún sector, esa liberalización es un nuevo nivel de apertura autónoma y se vuelve un compromiso internacional: ya no es posible en el futuro echar marcha atrás a la liberalización que se decide hacer de manera soberana. Es nuestro deber garantizar mecanismos de competencia y transparencia entre los diferentes jugadores globales.

Este es un panorama muy breve sobre cuál es la estructura normal de estos capítulos de servicios a los que atañe también el comercio marítimo. Tenemos disciplinas generales de no discriminación conocidas en el mundo de los bienes, trato nacional, trato de nación más favorecida, condiciones para no imponer barreras al acceso a los mercados y condiciones para no exigir presencia local en la prestación de ciertos servicios que se pueden brindar de manera transfronteriza.

Esto es, en pocas palabras, la relevancia de las actividades de la Secretaría de Economía y su interacción con las actividades portuarias y marítimas a nivel internacional. ¿Qué es lo que queremos hacer? Servir a México con una visión estratégica desde la Secretaría de Economía, ya que cuando hacemos negociaciones comerciales internacionales, el tener una visión estratégica nos permite poner a México como un actor global; es lo que intentamos proyectar hacia los cuatro puntos cardinales.

La prioridad número uno para los próximos meses –de aquí al finalizar el año 2017– es concluir la modernización del Tratado de Libre Comercio de América del Norte; un ejercicio muy importante. EEUU es nuestro principal socio comercial y de alguna manera a lo largo de estos 23 años hemos migrado de tener un papel de compra o venta de bienes a tener producción compartida en muchos productos. Algunos de los productos regionales de América del Norte para ser terminados cruzan la frontera hasta 11 veces, en este contexto no es posible hablar de un bien mexicano o estadounidense sino de bienes producidos regionalmente en América del Norte. Tenemos que seguir preservando ese nivel de integración que activa la participación de México en las cadenas globales de valor.

Por otro lado, en América Latina tenemos el ejercicio de seguir profundizando la integración económica con los países de la Alianza del Pacífico. También son prioridades de esta administración el Acuerdo con Brasil y el Acuerdo con Argentina. La relación con Europa pasa por la modernización de los acuerdos correspondientes.

En la región de Asia-Pacífico, ante el escenario que vivimos por la no ratificación del TPP, estamos trabajando con los 11 países restantes para ver de qué manera rescatamos las disposiciones negociadas. En esta última reunión de líderes de la alianza se tomó una decisión importante, se incorporó la figura del Estado asociado en la Alianza del Pacífico.

Los Estados asociados serán en un inicio Australia, Nueva Zelanda y Canadá, posiblemente Singapur –todos ellos miembros del TPP–, la idea será negociar acuerdos como bloque Alianza del Pacífico con cada uno de estos países para tratar de incorporar las reglas del TPP pero en un entorno Latinoamericano. México es un líder en el ejercicio de la Alianza del Pacífico y ahora estará interactuando con sus socios de Asia-Pacífico ante el vacío que dejó EEUU en la negociación del TPP.

# OPORTUNIDADES PARA EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN TIEMPOS DE LA GLOBALIZACIÓN

ARQUITECTO

FERNANDO GAMBOA ROSAS

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Es arquitecto, por la Universidad Nacional Autónoma de México. Cuenta con estudios en ergonomía en la Universidad Iberoamericana y en Desarrollo Social y Urbano por la Universidad de SUSSEX, en el Reino Unido.

Poseedor de una larga carrera dentro del servicio público, el Arq. Gamboa ha sido Subdirector de Planeación y Control Patrimonial en el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Director Ejecutivo en ProMéxico, Asesor con rango de Director General en la Unidad de Relaciones Económicas y Cooperación Internacional de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Cónsul Titular en el Consulado de México en Oxnard, California. Ha escrito y coordinado diversas columnas periodísticas y libros, respectivamente, entre otros.

Actualmente desempeña el cargo de Director General de Fomento y Administración Portuaria en la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Aún con el paso de los siglos, la humanidad no ha cambiado tanto a pesar de los innegables avances en la tecnología, en las comunicaciones, en la medicina, la física, la biología. Con todo y la evidente acumulación de conocimiento, los seres humanos nos seguimos reuniendo en ciudades: antes alrededor del fuego, hoy unidos –y separados– por la televisión. Continúan pequeños grupos comiendo juntos aunque ahora separados por el teléfono celular. Intentamos seguir informados, antes gracias a los periódicos ahora por las redes sociales. En esencia seguimos haciendo y aspirando a lo mismo, nos unimos en pareja –del mismo o distinto sexo–, se tienen hijos, se busca un buen empleo, deseamos mejores casas, mejores horizontes: igual que aquellos colonizadores del siglo XVIII.

A nivel individual todavía buscamos lo mismo que nuestros abuelos o tatarabuelos: la felicidad del alimento cotidiano, un techo para cubrirnos, ropajes para protegernos, salud, un ingreso estable, recreación; y seguimos anhelando la paz colectiva. Nada sustantivamente diferente de lo que anhelaban nuestros antepasados del siglo XV o XIX. Por supuesto, las demandas de cada sociedad cambian según el grado de desarrollo en el que se encuentren. Por ejemplo, para un sueco o un noruego, el calentamiento global, la diversidad sexual, los derechos individuales, la ética, la felicidad y la satisfacción –todos bienes intangibles–, son claramente urgentes. Para una sociedad emergente como Burundi, Siria, o lugares remotos de México o Brasil, la subsistencia diaria, la salud endémica, el acceso al empleo y la infraestructura –todos bienes tangibles–, son demandas más urgentes que las europeas. Comparar el desarrollo entre sociedades es un riesgo que no vale la pena asumir, sin embargo podemos asegurar algunos elementos que nos afectan a todos, en el entendido que cada sistema concreto de sociedad está caracterizado por un conjunto específico de valores y jerarquías que determinan la significación humana, cultural y social.

Es un lugar común asegurar que la economía mundial es un elemento de constante y permanente cambio, también que la geopolítica ha pretendido desde sus inicios vaticinar los cambios y preparar escenarios. El escaso éxito alcanzado, nos permite avizorar que la historia es un devenir de intenciones que siempre se convierten en crónicas y casi nunca en futuro. Los resultados recientes sobre el Brexit, las sorpresas electorales en Estados Unidos de América, en Austria, en Francia, la violencia en París o en Bruselas, nos permiten asegurar que la mayoría nos hemos equivocado rotundamente respecto a lo que entendemos por progreso. La globalización como nos permite entenderla el internet, las redes sociales o los teléfonos inteligentes, sigue siendo una utopía amenazada por el aislacionismo, el racismo, la exclusión, la denigración de los vecinos de enfrente. En otras palabras, hemos aplazado el futuro.

Déjenme detenerme un poco en la geografía: para quienes nacimos en el continente americano en el siglo XX y vivimos en el XXI, puede parecer remoto algún cambio en cuanto a la superficie en el país, el área y sus fronteras,

el idioma, la moneda, las leyes, religión o el cambio de sistema político. Sin embargo grandes áreas del planeta han cambiado en los últimos 100 años, han desaparecido países y se han creado otros. La migración se ha disparado a causa de guerras permanentes en grandes núcleos de población. La ONU registra actualmente 192 países, no obstante, el concepto de Estado y país no son sinónimos. Estado es aquel que cuenta con población, Gobierno y territorio. Nación es aquella que concentra cultura, tradiciones e idiosincrasia. La nación Kurda abarca los países de Irak, Irán, Siria y Azerbaiyan; se conoce como «el Kurdistán». Otro ejemplo es Israel, un Estado joven con una nación milenaria que abarca amplias áreas del planeta.

¿Por qué menciono esto? Porque los seres humanos hemos dividido el mundo, lo seguimos dividiendo, hemos creado fronteras y con ello, hemos inventado destinos. Detrás de estos destinos se halla el comercio, por lo que en un mundo cada vez más globalizado, a pesar de las continuas amenazas, el comercio y las inversiones exigen y demandan certeza y reglas claras de operación. Por ello los tratados de libre comercio que las naciones propician, buscan y acuerdan, coinciden en la búsqueda de formatos igualitarios en prácticas comerciales, equitativos en materia de competencia internacional y que incorporan ahora elementos de sustentabilidad –elemento que hasta hace poco, simplemente no existía–.

El comercio mundial es la clave de la economía actual y los puertos son componentes fundamentales. Estas nuevas realidades, estos cambios constantes y sucesivos, nos obligan a plantear bajo una nueva luz aspectos poco atendidos o claramente inexistentes en el pasado, como el calentamiento global, la conservación del agua, del aire y la tierra, el tratamiento adecuado de desechos y el cuidado de especies animales. Estos son retos que ahora no pueden ser ajenos. El cambio climático, a pesar de algunas irresponsables negaciones, no puede ser ignorado; no tiene pasaporte ni nacionalidad, la norma ambiental no es optativa, es obligatoria.

Entrando de lleno en el sector portuario, a pesar del pesimismo que impera en estos momentos en muchas naciones hermanas, el comercio mundial, con vaivenes constantes, seguirá creciendo. Nos lo aseguran los flujos comerciales a lo largo de los dos mayores océanos, que México, por fortuna y ubicación geográfica posee. En los setenta, el comercio en el Atlántico era superior al del Pacífico, hoy éste supera en más de cuatro veces al primero. Actualmente los 10 principales puertos en materia de carga de contenedores son asiáticos (siete de China, uno de Singapur, uno de Corea y otro de los Emiratos Árabes).

La fórmula pareciera engañosamente fácil, si crece la población, crece la demanda y crece la oferta. La realidad es más compleja. Sabemos que más del 80 % de la carga a distancia se mueve por vía marítima, de allí que los puertos, al recibir buques cada día mayores tengan que modernizar sus instalaciones, agilizar sus protocolos, adecuar sus estándares de eficiencia, reducir sus tiempos de carga, descarga y adaptar las normas internacionales. Pero la carga no llega sola, los capitales llegan

a donde se garanticen los rendimientos financieros, donde la equidad y claridad de normas arancelarias se ubiquen y donde se respeten las normas ambientales de última generación. En otras palabras, el incremento de los movimientos de carga se genera en el puerto que tenga actualizados los acuerdos de libre comercio.

México, con sus 12 acuerdos comerciales con más de 45 países, es el Estado más abierto a la inversión extranjera en América Latina. La adecuación y actualización del TLC-NAFTA –primero en firmarse por parte de México– pone de manifiesto la importancia del país para la región. Sin este acuerdo sería impensable que México, sin una sola marca propia automotriz sea hoy, el cuarto exportador mundial de vehículos ligeros. De cumplirse las metas financieras firmadas, para el 2020 podría llegar a ser el segundo exportador mundial. ¿Cuál es la visión de los puertos mexicanos? La primera visión es clara: aquellas naciones que cuentan con costa en ambos océanos, se encuentran en una posición privilegiada y tienen una enorme ventaja frente al resto de naciones que debe ser aprovechada.

La indicación del titular del ejecutivo, Enrique Peña Nieto, es clara y urgente: «Hacer de los puertos las puertas de México al mundo y transformar a nuestro país en una plataforma logística global y eficiente para el traslado de mercancías entre ambos océanos y el continente, aprovechando al máximo nuestra excelente posición geográfica». Por ello, desde el inicio de esta administración –en 2012– asumimos el compromiso de atender la evidente saturación portuaria y duplicar la capacidad operativa de ese año, que era de 260 millones, para llegar al 2018 a más de 520 millones de toneladas anuales. A finales de este 2017 llegaremos a 470 millones, a punto de cumplir la meta comprometida. Al mismo tiempo, el Plan Nacional de Infraestructura es el más ambicioso de las últimas décadas para llegar a una inversión pública de más de 66 mil MDP, de los cuales el 80 % corresponde al sector privado, nacional e internacional, lo que refrenda la confianza que hay hacia nuestro país.

Hemos iniciado cinco nuevos puertos y terminado cuatro de ellos, Matamoros, Tuxpan, Seybaplaya y Ciudad del Carmen. En proceso está el largamente postergado –por más de 20 años– nuevo puerto de Veracruz, puerto insignia de México y cuna de la mexicanidad que, con un esquema novedoso de financiamiento privado, avanza en tiempo con las 400 hectáreas de zona de actividades logísticas (ZAL) totalmente concluidas. De igual forma, ya se encuentra terminado el Centro de Atención Logística al Transporte (CALT), con área de estacionamiento para 650 unidades, el libramiento ferroviario de casi 20 kilómetros a doble vía –faltan sólo 3.5 km– con la terminación de la escollera más larga de América Latina –4.3 kilómetros–, el dragado del nuevo canal de navegación y la nueva dársena de ciaboga; el relleno y la licitación pública de cuatro nuevas terminales de fluidos, contenedores, granel agrícola, de minerales y multipropósitos, que permitirán antes del término del 2018 que arribe el primer buque a este nuevo puerto.

Es importante mencionar que esta área de ampliación del nuevo puerto de Veracruz, originalmente parte del Sistema Arrecifal Veracruzano y sitio Ramsar, ha logrado construirse con observancia de la preservación exitosa de especies marinas rescatadas mediante mallas anti dispersión de sedimentos, usando las últimas tecnologías ambientales existentes. Este puerto permitirá la llegada de buques de octava generación, los mayores en el mundo.

Por si fuera poco, ya iniciados los trabajos en el segundo año, por la contracción presupuestal, tuvimos que diseñar una estrategia financiera para que el 80 % de la inversión proviniera del sector privado, afortunadamente la confianza en el Gobierno y sus instituciones permitió que los intereses diversos se alinearan y hoy la escollera está prácticamente lista. El dragado en proceso se realiza con la draga más grande del mundo, la Marco Polo, el tablaestacado y los rellenos para ganar terreno al mar han sido aprobados por la COFECE –licitado y adjudicados la semana pasada–. El compromiso de recibir el primer barco antes del término de esta administración se ha refrendado.

También en esta administración, por primera ocasión se ha logrado la certificación Green Port por parte de la empresa certificadora Eco Ports –con sede en Rotterdam, Países Bajos– y validación por parte de Lloyd’s Register –de Londres– para dos puertos mexicanos, Ensenada y Lázaro Cárdenas, siendo el segundo y tercer puerto, en el continente americano en lograr esta certificación europea, después del puerto de Santa María, en Colombia –únicos puertos en el continente con este reconocimiento–. Además, los 16 puertos federales mexicanos cuentan ya con el certificado de la Procuraduría Federal del Medio Ambiente (PROFEPA) como «industria limpia nivel 1» y el puerto de Manzanillo ha logrado la primera certificación como Puerto Limpio.

Amigas y amigos, así como aseguramos que infancia es destino, permítanme hacer una paráfrasis y mencionar que ubicación es destino. Las tres zonas de América tienen asimetrías evidentes, México funciona como enlace, gozne, eje, unión y tránsito entre las regiones, por lo que resulta natural asumirnos como paso y espacio de desarrollo en la zona, recordemos que la ampliación y puesta en marcha de la ampliación del canal de Panamá está modificando los flujos actuales, que varios países en el Caribe están modernizando y actualizando sus puertos y que la inevitable inserción de Cuba en la región tendrá un impacto en el movimiento de cruceros y buques.

Por todo lo que se ha compartido, informado y discutido en esta reunión, valoro y reconozco el esfuerzo de la Secretaría de Marina por el acierto de haber celebrado esta reunión en Veracruz –el puerto más antiguo de la América continental– y el hecho de habernos invitado para compartir brevemente los esfuerzos nacionales en el sector marítimo y portuario.

Cierro esta intervención con una frase del poeta español León Felipe: «Lo importante no es llegar antes, sino juntos y a tiempo».

# PROYECCIÓN DE LA IMAGEN DE MÉXICO A TRAVÉS DE SU PARTICIPACIÓN EN EL ESCENARIO MARÍTIMO

MAESTRO  
ALONSO MARTÍNEZ RUIZ  
SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES

Licenciado en Derecho por el ITAM con diplomado (ITAM) y maestría (Universidad de Londres) en Derecho Internacional Público. Miembro del Servicio Exterior Mexicano desde 2004. Actualmente se desempeña como Consultor Jurídico Adjunto “B” de la Secretaría de Relaciones Exteriores y es miembro de la Comisión Jurídica y Técnica de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. En la Secretaría de Relaciones Exteriores también ha sido Director de Derecho Internacional y de Litigios en la Consultoría Jurídica, Director de Asuntos Jurídicos en la Dirección General para la ONU, delegado para asuntos jurídicos y derechos humanos en la Misión Permanente ante la OEA y Cónsul de Asuntos Jurídicos en Nueva York. Previamente trabajó como asistente de investigación del profesor Hermilo López Bassols para la elaboración del libro “Derecho Internacional Público Contemporáneo e Instrumentos Básicos”.

La Secretaría de Relaciones Exteriores, en la conducción de la política exterior de México en cuestiones marinas y marítimas, ha reconocido que el desarrollo jurídico y político internacional del derecho del mar es esencial para los intereses nacionales. México es un actor primordial en estos foros debido a la extensión de los litorales de nuestro país: con cerca de 3 millones de km<sup>2</sup> de soberanía o jurisdicción. Posee una situación geográfica privilegiada como Estado costero entre los océanos Pacífico y Atlántico, potencialidad en exploración y conservación de los recursos naturales vivos, abundancia de hidrocarburos en las zonas marinas mexicanas y potencial minero para una industria prospectiva futura.

Aunado a esto existen otros factores fundamentales de desarrollo interno, como son la promoción del comercio exterior, la inversión extranjera y la generación de condiciones que permitan el desarrollo tecnológico del país además de la creación de capacidades nacionales. Estas bondades otorgan al país responsabilidad en la protección del medio marino para darle sustentabilidad a las actividades nacionales en los mares y asegurar el equilibrio ecológico de nuestro planeta. Por lo tanto, México, con base en estas necesidades derivadas de su ubicación e intereses, juega un papel preponderante en el desarrollo de la normatividad internacional en materia de derecho del mar y, como se mencionó previamente, es un actor con responsabilidad global que busca impulsar el desarrollo sostenido.

México participó de forma destacada en el desarrollo de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), un tratado que es extraordinariamente extenso, complejo y ambicioso que aborda todos los temas de los mares y de los fondos marinos. La participación de nuestro país en las negociaciones de este instrumento fue sumamente relevante y se llevó a cabo a través de embajadores de la talla de Jorge Castañeda y Álvarez de la Rosa y Antonio Gómez Robledo, entre otros importantes diplomáticos mexicanos.

Uno de los principales aportes de nuestro país fue el marco jurídico que establece la zona económica exclusiva (ZEE). Lo anterior estuvo acompañado a un previo a la adopción del instrumento del decreto promulgatorio de la zona económica exclusiva en 1976 y promoviendo la negociación bilateral de los límites marinos con Cuba –en 1976– y con Estados Unidos –en 1978–, los cuales permitieron a México impulsar desde su práctica unilateral y a través de las negociaciones bilaterales, el empuje necesario para que quedara establecido dentro de la CONVEMAR la Zona Económica Exclusiva.

Otro tema en el que México fue actor relevante fue en la determinación de los fondos marinos internacionales como patrimonio común de la humanidad, a través del cual se reconoce el derecho de todos los Estados a beneficiarse de los recursos que se encuentran en las planicies abisales, los rezumaderos fríos y en las crestas submarinas. La participación de México en el desarrollo de las normas internacionales previstas en la CONVEMAR le ha permitido seguir siendo un actor relevante en todos los órganos que la misma Convención estableció.

México impulsó la participación de expertos mexicanos en la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) –desde su creación–, a su vez realizó presentaciones para que se recomienden los límites externos de plataforma continental tanto en el polígono occidental como en el polígono oriental del golfo de México. Dichas presentaciones son el resultado de un trabajo intersecretarial liderado por la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), con la participación de otras dependencias gubernamentales como la Secretaría de Marina (SEMAR), la Secretaría de Energía (SENER), el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el Servicio Geológico Mexicano (SGM) –entre otras instituciones mexicanas–, así como la asesoría del Dr. Galo Carrera Hurtado. La CLPC recomendó la extensión en los términos propuestos de la plataforma continental en el polígono occidental y actualmente está en estudio la presentación de la extensión del polígono oriental.

Acompañado a este ejercicio, y conforme a sus atribuciones, la Secretaría de Relaciones Exteriores ha liderado las negociaciones de delimitación de la plataforma continental que nuestro país ha sostenido con Estados Unidos en el polígono occidental en el año 2000, así como con Cuba y Estados Unidos respecto del polígono oriental, concluyendo con la reciente firma de los acuerdos bilaterales en enero de 2017 y sobre los cuales actualmente se está esperando que finalicen los procesos legislativos internos de cada uno de los países para que podamos decir que en el Golfo de México ya contamos con todas las fronteras delimitadas, ciertas y firmes.

México también participa activamente en la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, en donde como país en desarrollo, impulsa el equilibrio entre la potencial inversión en los minerales de la zona junto con la protección del medio ambiente. Es así que somos partícipes tanto en el cumplimiento de los reglamentos de prospección y exploración de los módulos polimetálicos, de los sulfuros polimetálicos y de las crestas de ferromanganeso ricas en cobalto, como también actualmente colaboramos con la elaboración de las reglas de explotación de todos esos tipos de minerales.

Con ello, sin duda, se busca generar un desarrollo sostenible de los recursos minerales marinos y reconocer el potencial que puede tener el Estado, siendo México uno de los países con mayor cercanía a la zona principal de identificación de la existencia de esos recursos –la franja Clarión-Clipperton–, donde incluso ya existen contratistas cuya área de exploración está a tan sólo 20 km de los límites de la Zona Económica Exclusiva de nuestro país. Lo anterior hace que México tenga también un interés de Estado costero, incentivando que se adopten las medidas legislativas en el ámbito internacional para prevenir cualquier daño ambiental en la exploración y explotación de los recursos, así como –de producirse– asegurar garantías de compensación adecuada, con ello buscando evitar cualquier afectación a nuestros mares.

México participa activamente en los nuevos desarrollos del derecho del mar y actualmente juega un papel relevante en los trabajos para la elaboración de un instrumento jurídicamente vinculante complementario de la CONVEMAR sobre la biodiversidad marítima más allá de los límites de jurisdicción nacional. Nuestro país fue fundamental para concertar el paquete temático de la negociación de este instrumento que busca regular el aprovechamiento de los recursos genéticos en los fondos marinos internacionales, a través de un principio de desarrollo normativo que al mismo tiempo promueva la inversión, reconozca que los beneficios de dichos recursos tienen que ser en beneficio de todos los países y de toda la humanidad en general –conforme a su condición de patrimonio común de la humanidad–.

También se busca contar con mecanismos de ordenación zonal y particularmente con el establecimiento de áreas marinas protegidas, para lo cual se promueve que haya plena coincidencia con otras medidas de administración zonal como son las zonas marinas especialmente sensibles de la Organización Marítima Internacional (OMI), las áreas biológicas particularmente sensibles de la Convención de Biodiversidad Biológica y las áreas de importancia ecológica especial de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.

Otro de los temas fundamentales es regular que toda actividad debe estar sustentada en evaluaciones de impacto ambiental, y no sólo sobre el impacto de la actividad misma sino también por las evaluaciones de impacto ambiental amplias que tomen en cuenta las distintas actividades marinas que se llevan a cabo. Por último, y muy importante para nuestro país, es que todo desarrollo económico de esas zonas vaya acompañado de la creación de capacidades nacionales y en particular de la cooperación internacional para la promoción de las capacidades de los países en desarrollo, así como la transferencia de tecnología. Las negociaciones concluyeron con una recomendación positiva para avanzar ya a una conferencia de negociación de un instrumento, lo cual se espera que se adopte en la asamblea general que comenzará próximamente.

Teniendo en cuenta que la CONVEMAR es la Constitución de los mares que establece el marco jurídico de todas las actividades en el mar, ésta contiene la relación entre dicho instrumento y las normas reguladoras que establece la Organización Marítima Internacional (OMI). La OMI participó activamente en la negociación de la CONVEMAR y se hace referencia a la misma en diversas disposiciones de manera implícita. Aunque sólo hay una referencia explícita en el artículo 8, artículo 2, son diversas las disposiciones que aluden a la organización internacional competente teniendo en cuenta su mandato mundial como organismo especializado de la ONU en materia de navegación y contaminación causada por buques o vertimientos.

La CONVEMAR es un instrumento-marco y exige a los Estados que tengan en cuenta y se aseguren del cumplimiento a las reglas y normas internacionales elaboradas en el seno de la OMI sobre el diseño, construcción, dotación y equipamiento de buques; la prevención de abordajes en la mar; la designación

de vías marítimas; el establecimiento de disposiciones de separación de tráfico; la determinación de zonas de seguridad alrededor de islas artificiales, instalaciones y estructuras; la seguridad en el mar; la prevención, reducción y control de contaminación ocasionada por buques y la pronta notificación a Estados ribereños cuyo litoral o intereses conexos puedan resultar afectados por incidentes, incluidos accidentes marítimos.

En la Secretaría de Relaciones Exteriores apoyamos los esfuerzos de la Secretaría de Marina, junto con otras dependencias del Ejecutivo Federal, para participar activamente en la OMI a partir de nuestro compromiso con los objetivos de la Organización: promover la cooperación entre Estados y la industria del transporte marítimo, mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación marina. A lo largo de más de 60 años de participación en la OMI, México ha mantenido una presencia firme y constante en el Consejo de la Organización, asumiendo su compromiso con el cumplimiento de los estándares internacionales de protección y seguridad del transporte marítimo, de la vida humana en el mar y del medio marino, así como refrendando su interés de coadyuvar en la formación y capacitación de la gente de mar en la región.

En este sentido, y en plena sintonía con su compromiso con la Agenda 2030 y con el Acuerdo de París, México brinda la más alta prioridad y respaldo a las iniciativas de la OMI, de manera que ésta pueda alcanzar sus objetivos. Un ejemplo de esos compromisos es que trabajamos de manera comprometida con la SEMAR y la SCT en la promoción de México al Consejo de la OMI para el periodo de 2018-2019, durante las elecciones que se llevarán a cabo el próximo mes de noviembre de 2017, en donde esperamos contar con el apoyo de los países miembros en reconocimiento al papel de México en la Organización y los importantes avances que ha tenido nuestro país en la defensa y salvaguarda de nuestro espacio marino, en línea con los esfuerzos de la propia OMI para elevar los estándares de seguridad marítima y protección marítima portuaria para continuar innovando en materia de señalamiento marino, así como propiciar la cooperación entre los Estados miembros en todos esos importantes aspectos que forman parte de la agenda del desarrollo de nuestras naciones.

Por último, quisiera señalar que en México se adoptó la Ley Federal del Mar en 1986, instrumento a través del cual se incorporan al sistema jurídico mexicano diversas disposiciones de la CONVEMAR e incluso prevé –en más de veinte ocasiones– una remisión a la reglamentación de dicha ley federal. No obstante, y después de 31 años de su entrada en vigor, aún está pendiente todo esfuerzo de reglamentación. En este sentido, desde la Secretaría de Relaciones Exteriores consideramos primordial hacer un análisis sobre el estudio de la reglamentación de la Ley Federal del Mar, teniendo en cuenta los desarrollos normativos internos en México a través de las diversas legislaciones que se han adoptado relacionadas con cuestiones marinas y así alcanzar la plena compatibilidad normativa entre la CONVEMAR y el derecho mexicano.

## CONFERENCIA MAGISTRAL

# EL EJERCICIO DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL Y SU IMPORTANCIA PARA EL DESARROLLO DE MÉXICO

ALMIRANTE

VIDAL FRANCISCO SOBERÓN SANZ

SECRETARIO DE MARINA

Ingeniero en Ciencias Navales por la Heroica Escuela Naval Militar. Su formación académica está conformada por diferentes estudios de posgrado, entre ellos la especialidad en Armas Submarinas, en Cartagena Murcia, España; la especialidad en Mando Naval, las maestrías en Administración Naval y Seguridad Nacional, en el Centro de Estudios Superiores Navales; así como el curso de Estado Mayor, en el Colegio de Guerra Naval de los Estados Unidos de América, y el Diplomado en Derechos Humanos, por la Comisión Nacional de Derechos Humanos.

Durante su desarrollo profesional se desempeñó en diferentes cargos a bordo de los buques de la Armada de México: Dragaminas “16”, Transporte “Usumacinta”, Guardacostas “Ignacio Luis Vallarta”, Guardacostas “Ignacio de la Llave”, Destructor “Netzahualcóyotl” y Buque Escuela Veleró “Cuauhtémoc”; así como Segundo Comandante de la Tercera Flotilla de Buques Oceánicos, Segundo Comandante del Sector Naval de Coatzacoalcos, Comandante de Flotilla en la Fuerza Naval del Pacífico y Comandante del Sector Naval de Matamoros, Tamaulipas.

Sus cualidades como marino militar lo han llevado a ocupar cargos como Ayudante del Jefe de Operaciones Navales; Director de la Escuela de Destruyores; Director Técnico de la Dirección General de Comunicaciones Navales; Secretario Particular y Jefe de Ayudantes del Secretario de Marina; Agregado Naval ante la República de Panamá concurrente en Nicaragua y Costa Rica; y Presidente de la Comisión de Estudios Especiales del Estado Mayor General de la Armada.

Se ha hecho merecedor a las Condecoraciones de Perseverancia de 10, 15, 20, 25, 30, 35, así como la Perseverancia Excepcional en Tercera Clase de 40 años de Servicio, la Condecoración al Mérito Naval Segunda Clase otorgada por el Gobierno de España, y Condecoración del Servicio Marítimo Nacional en el grado de Servicios Distinguidos “Almirante Cristóbal Colón”, otorgada por el Gobierno de Panamá.

**Condición marítima de México.**

México es un país bioceánico que goza de una situación geográfica privilegiada gracias a su acceso a la cuenca del Pacífico, al Golfo de México y al mar Caribe. Contamos con una franja costera de más de 11 mil kilómetros, mientras que el área que ocupan el mar territorial y la zona económica exclusiva es de más de 3 millones de kilómetros cuadrados, lo que representa 1.5 veces la superficie del territorio nacional, y casi 1.3 veces la extensión del mar Mediterráneo. Por su extensión costera nuestro país se encuentra ubicado a nivel mundial en el lugar número 10, y en el lugar número 9 por su extensión de Zona Económica Exclusiva.

En los estados costeros habitan más de 57 millones de personas que aportan el 40% del producto interno bruto (PIB) nacional. Contamos con amplia gama de recursos y ecosistemas marinos, lo que nos posiciona como el duodécimo país mejor dotado en el ámbito marítimo mundial. Somos poseedores de una enorme riqueza y diversidad que contribuyen al desarrollo socioeconómico. En sus litorales abundan los arrecifes de coral, las lagunas costeras o los estuarios, en donde se han establecido diversas áreas naturales protegidas (ANP) que proporcionan la preservación de las especies marinas que habitan en ellas.

Por otro lado, la modernización del país requiere el incremento de las capacidades energéticas y reclama una mayor exploración y producción marítima de hidrocarburos. En afán de acceder a más y mayores fuentes de este elemento, hemos incursionado en el mar buscando el crudo o gas que se necesita para cubrir nuestras necesidades energéticas. México se encuentra entre los cinco principales productores de petróleo en plataformas marítimas, los cuales actualmente ostentan el 43 % de la producción total mundial en alta mar. Con la Reforma Energética emprendida en la presente administración, el Gobierno de la República busca reactivar el dinamismo petrolero que ha caracterizado al país, lo que supone un paso adelante hacia la extracción en estas áreas.

Nuestros puertos y terminales en ambos litorales, nos proyectan como una plataforma logística de talla mundial, lo que nos posiciona entre las economías que más relaciones comerciales sostiene con el resto del orbe. Esta posición nos permite llegar a muchos mercados del mundo y ser reconocidos como un destino altamente competitivo para la producción y la exportación de bienes y servicios; ubicándonos como la decimosexta economía a nivel mundial con múltiples alianzas estratégicas que nos colocan entre los primeros lugares de comercialización de bienes.

**México: actor con responsabilidad global.**

Conscientes de la preocupación global, principalmente en temas como: protección y sustentabilidad de los océanos y sus recursos, seguridad alimentaria, emisiones de bióxido de carbono, aumento de la temperatura oceánica, acidificación de los océanos, contaminación ambiental y restablecimiento de las poblaciones de peces,

entre otros; es imperativo encuadrar en las políticas marítimas los programas e instrumentos normativos locales y regionales, que recientemente el Gobierno de México ha reconocido y ratificado.

Con la plena convicción y compromiso de contribuir positivamente a la comunidad marítima, y en apego a la política exterior, México se ha sumado a una serie de acuerdos internacionales vinculados a las preocupaciones comunes de la humanidad relacionados con los mares, sus ecosistemas y biodiversidad tales como: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el Anexo IV del MARPOL, el Acuerdo de París, y las Metas de Aichi.

En aras de la preservación del medio marino, la Secretaría de Marina coadyuva para mantener un México con mares limpios, con fundamento en la Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas y la estrategia de respuesta al derrame de hidrocarburos. Asimismo, estamos comprometidos a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (BWM), con el objeto de prevenir, reducir al mínimo y eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

Como una muestra más del esfuerzo y compromiso del Estado mexicano, contamos con la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas (CIMARES), constituida por diez secretarías de Estado y diversos organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, cuyo objetivo es formular e instrumentar las políticas nacionales para la planeación, ordenación y desarrollo sustentable de estas regiones en el territorio. Para el cumplimiento de su objetivo, la CIMARES elabora el proyecto titulado: «Política Nacional de Mares y Costas de México», instrumento integral de gestión orientado a detener y revertir el deterioro que han sufrido a lo largo de décadas nuestros mares, y potenciar su desarrollo actual y futuro.

Como Estado ribereño fomentamos la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate Marítimo, que garantice la salvaguarda de la vida humana en la mar, mediante la localización de personas, rescate, asistencia médica, evacuaciones marítimas o aéreas y apoyo a embarcaciones; proporcionando una respuesta inmediata y efectiva. Por ello, nos responsabilizamos en la ejecución de las operaciones SAR, utilizando algunos medios, tales como: buques, embarcaciones, aeronaves y personal, mediante un despliegue de Estaciones Navales de Búsqueda, Rescate y Vigilancia Marítima (ENSAR), integradas al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, el cual responde a la creciente demanda de auxilio en la mar.

Partiendo de nuestras capacidades en materia de búsqueda y rescate, México se encuentra listo para asumir mayores compromisos en el ámbito global, por lo que, en concordancia con otros Estados ribereños, como Canadá, Chile, Estados Unidos

y Perú –por mencionar algunos–, evaluamos la posibilidad de ampliar la cobertura de nuestra área de responsabilidad de búsqueda y rescate marítimo, limitada actualmente a la Zona Económica Exclusiva.

Para el bienio 2017-2018, México ocupa la secretaría general de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM); nos estamos enfocando en la armonización y coordinación del trabajo mancomunado entre los países miembros a través de actividades de cooperación técnica, para que la ROCRAM sea reconocida como un referente de intercambio de experiencias ante la comunidad marítima global, con base en los lineamientos de la Organización Marítima Internacional (OMI).

México mantiene como prioridad el establecimiento de diversos acuerdos de colaboración con las Autoridades Marítimas de la región, para el intercambio de información y coordinación directa con las agencias e instituciones con atribuciones en la materia. Todo nuestro actuar está focalizado en un objetivo: «incrementar la seguridad y protección marítima, así como promover la prevención de la contaminación de nuestros mares».

#### **Atribución de la Autoridad Marítima Nacional.**

En este punto es importante reconocer que el Estado mexicano ha realizado un gran esfuerzo e inversión para incrementar los flujos de carga y operaciones en los puertos mexicanos, trazándose como objetivo duplicar los movimientos de carga para 2018. Una meta que requería que la seguridad estuviera a la altura de dicho crecimiento, debiendo garantizar el ejercicio de una Autoridad Marítima Nacional que contribuyera a brindar las condiciones para el desarrollo marítimo nacional.

En este sentido, el Ejecutivo Federal transfirió atribuciones a la Secretaría de Marina (SEMAR) para ejercer la Autoridad Marítima Nacional, a fin de garantizar el cumplimiento de los instrumentos internacionales, acuerdos regionales y la legislación nacional en asuntos marítimos, además de fortalecer el nivel de seguridad y protección a las actividades productivas. Asimismo, se estableció que las actividades comerciales de administración, fomento y desarrollo portuario, y en general toda actividad productiva, de negocios y generadora de recursos económicos, permanece bajo la coordinación y supervisión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Derivado de lo anterior, a partir del 17 de junio de 2017 se ejerce esta autoridad mediante el binomio compuesto por las atribuciones de las Capitanías de Puerto, y los medios operativos con los cuales la Armada de México ejerce las funciones de guardia costera. Con el ejercicio firme, transparente y eficaz de la Autoridad Marítima Nacional, generamos protección y seguridad marítima portuaria para el desarrollo estratégico.

Con ese mismo objetivo, con base en diferentes acuerdos de colaboración existen 14 Centros Unificados para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR), mismos que fungen como un grupo de coordinación interinstitucional entre la Secretaría de Marina-Armada de México y aquellas dependencias cuyas responsabilidades confluyen en los recintos portuarios (aduana, agricultura, sanidad, migración, etc.). Lo anterior con el objetivo de garantizar las condiciones de seguridad necesarias en los puertos, la aplicación del Código PBIP, las actividades marítimas, la administración, operación y servicios portuarios, así como atender eficazmente los incidentes marítimos y del puerto.

El CUMAR está presidido por el Mando Naval de la jurisdicción del puerto al que compete, quien funge como presidente, el capitán de puerto como vicepresidente, así como tres representantes de dicho Mando Naval y tres más de la Capitanía de Puerto. Su función principal es establecer la seguridad y protección marítima y portuaria mediante la adopción de las medidas correspondientes para la aplicación de la normatividad, medidas de seguridad y acciones para mantener los niveles de protección del puerto y de las instalaciones portuarias.

Gracias a los sistemas y equipos con los que contamos y a los instrumentos de colaboración con otras agencias nacionales y extranjeras, mantenemos el conocimiento del entorno marítimo (MDA) a través de un monitoreo permanente de lo que acontece en las zonas marinas mexicanas; así como en el ámbito marítimo y portuario, a fin de realizar el análisis de los riesgos y amenazas que puedan impactar en la seguridad, protección, economía y medio ambiente del país, y estar en posibilidades de actuar oportunamente.

En las zonas marinas mexicanas la Autoridad Marítima Nacional está presente a fin de mantener el Estado de derecho, cuenta con una importante capacidad de respuesta operativa gracias a los buques y aeronaves de la Armada de México en funciones de guardia costera, que son unidades que cuentan con tecnología de punta y personal capacitado.

### **Desarrollo marítimo.**

La potencialización del desarrollo marítimo nacional está íntimamente ligado al ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional. Con un eficaz ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional con acciones concretas que garanticen la seguridad y protección, el Estado mexicano genera condiciones que favorecen un desarrollo marítimo sustancial en los campos económico, social y ambiental a través de inversión local y extranjera en pesca, turismo, comercio e infraestructura portuaria, respetando el medio ambiente y con gente de mar debidamente formada y capacitada.

Este desarrollo sostenible procura estándares mundiales en la flota mercante y pesquera, lineamientos de eficiencia energética, empleo de nuevas tecnologías

en las operaciones portuarias, mecanismos de control de tráfico marítimo y promoción turística en regiones costeras; además de fomentar la participación activa de la mujer en el sector marítimo, certificación laboral de personal y mejora de la salud humana.

La infraestructura integral de los puertos proporciona muelles, servicios portuarios, terminales e instalaciones seguras y eficientes para facilitar el comercio de mercancías por la vía marítima. Paralelamente, la industria naval mexicana alienta la generación de empleos mediante la construcción de buques para el sector civil y el sector naval, lo que constituye una derrama económica de forma directa e indirecta que beneficia al país.

La formación y capacitación de la gente de mar son esenciales para fortalecer la vocación marítima de las nuevas generaciones. Para ello, se cuenta con la Universidad Naval (UNINAV) y con el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA), donde se forman, capacitan y actualizan los marinos navales y mercantes, en los niveles técnico profesional, profesional y de posgrado.

Como parte del compromiso de nuestro país para fomentar la educación nacional y cooperación internacional, México implementa programas educativos y de formación para todos los hombres y mujeres de mar, a través de programas regionales de capacitación para fomentar la innovación, investigación académica, científica y tecnológica, con el propósito de lograr una educación marítima integral y de calidad, fortaleciendo el desarrollo social y económico.

Con la seguridad y protección marítima y portuaria, se genera la sinergia que impulsa el desarrollo y se aumenta la competitividad y sustentabilidad del sector. Por ello, México está haciendo un esfuerzo para que la seguridad y protección evolucione de manera eficaz en pro del desarrollo nacional, y por ende, a nivel internacional; salvaguardando los intereses marítimos y coadyuvando con su fortalecimiento.

### **Conclusiones.**

México cuenta con un amplio potencial marítimo gracias a su privilegiada situación geográfica: condiciones que ahora son aprovechadas con acciones del Gobierno para aumentar la infraestructura y la inversión portuaria, buscando incrementar de manera importante los movimientos de carga, lo que exige un fortalecimiento equiparable en el entorno de seguridad.

Por ello, mantenemos un compromiso constante con la comunidad marítima internacional promoviendo el desarrollo sustentable y la cultura de mares limpios apoyada en el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional, enfrentando los retos y desafíos con responsabilidad global para así contribuir al desarrollo marítimo y fortalecer el progreso nacional.

En el marco del «Día Marítimo Mundial», nos sumamos a la sinergia global en la cual el transporte marítimo representa una vía fundamental para el intercambio de bienes y servicios entre los Estados, lo que hace que esta actividad sea un impulsor del desarrollo económico, la cooperación, bienestar y armonía entre los países. De este modo, dirigimos acciones con convicción y esfuerzo para promover y generar en todo momento un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente en mares limpios: constituyendo la base sólida de una nueva historia del ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional en México.

# COORDINACIONES INTERINSTITUCIONALES DE LA ARMADA CHILENA, EN FUNCIONES DE GUARDIA COSTERA, PARA EJERCER LA AUTORIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA

CAPITÁN DE NAVÍO  
PEDRO MARCOS VALDERRAMA CARRILLO

JEFE DE LA OFICINA DE CONTROL DE GESTIÓN DE LA DIRECCIÓN DE TERRITORIO  
MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE DE CHILE

Realizó sus estudios en la Escuela Naval “Arturo Prat”, de la Armada de Chile, graduándose como Guardiamarina Litoral; es especialista Litoral, en Ingeniería de Ejecución en Administración Marítima, posee una Maestría en Gestión Ambiental, de la Universidad del Desarrollo; un Diplomado en Administración y Dirección de Empresas, realizado en la Universidad de Magallanes; y uno en Seguridad Privada Marítima de la Universidad del Mar. También realizó el Curso de Informaciones de la Academia de Guerra Naval, entre otros estudios en Chile, Panamá y Brasil.

Durante su carrera profesional, ha servido en diferentes Capitanías de Puerto, Gobernaciones Marítimas, en la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático y actualmente en la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, destacando su desempeño como Capitán de Puerto de Puerto Williams, Coronel Lota, Talcahuano y Valdivia; Gobernador Marítimo de Aysén y Puerto Montt. Además, fue Jefe del Servicio de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación.

Ha servido en diferentes unidades a flote, siendo Comandante de la LEP “Ona” y LSG “Hallef”. En su carrera suman más de quince años de mando, en los cuales ha liderado grupos importantes de personas, que trabajan para brindar un servicio público marítimo de excelencia.

Actualmente se desempeña como Jefe de la Oficina de Control de Gestión de Directemar, siendo uno de los asesores directos del Director General y encargado de la ejecución del plan de auditorías internas de la organización marítima nacional.

Quiero agradecer la invitación que se le hizo a la Autoridad Marítima de Chile, de parte del señor contralmirante Don Guillermo Lüttges Mathieu, quien por altas funciones del servicio no pudo estar en esta ocasión, sin embargo, les traigo el saludo de él y el agradecimiento por haber considerado a Chile en este importante acto.

Nuestro tema se titula «Coordinaciones interinstitucionales de la Armada Chilena en funciones de guardia costera, para ejercer la Autoridad Marítima y Portuaria». Presentaré el caso chileno dado que la Autoridad Marítima y la Administración Marítima de Chile, operan bajo responsabilidad de la Armada de Chile.

Los temas a desarrollar son:

- Autoridad Marítima Nacional
- El escenario marítimo y ámbitos de acción
- Reflexiones finales

### **Autoridad Marítima Nacional**

Por tratarse de un organismo que está dentro de la Armada de Chile —una de las tres ramas de la Defensa Nacional—, nuestra dependencia es a través del ministro de Defensa, quien recibe ordenes directamente del conductor político del país, es decir, del presidente o presidenta de la república que esté en ejercicio.

A continuación una gráfica que detalla las macro organizaciones de nuestra Armada que se coordinan a través del jefe del Estado Mayor de la Armada, y que son: la Dirección General de los Servicios, a cargo del material; la Dirección General de Personal, a cargo del recurso humano; la DIRECTEMAR (Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante); la Dirección General de Finanzas, responsable del recurso financiero; el Comando de Operaciones Navales, que concentra el empleo de la fuerza; y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, que es la Autoridad Marítima Nacional (figura 1)

Nuestro país es capaz de unir el poder naval con el servicio marítimo en pos de un poderío marítimo que satisfaga las necesidades de seguridad y desarrollo del país. La Dirección General del Territorio Marítimo, DIRECTEMAR, tiene por visión ser «un servicio público marítimo de excelencia», su misión está reglamentada en su reglamento orgánico y consiste en «cumplir y cautelar el cumplimiento de las leyes y los acuerdos internacionales introducidos a la legislación nacional a nombre del Estado de Chile, para proteger la vida humana, dar seguridad a la navegación, preservar el medio ambiente acuático, los recursos naturales marinos y fiscalizar las actividades que se desarrollan en el ámbito de su jurisdicción, con el propósito de contribuir directamente e incidir en el desarrollo marítimo de la nación».

El esquema de la DIRECTEMAR actualmente está al mando un contralmirante, tiene tres direcciones técnicas: Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR), Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR),

ORGÁNICA INSTITUCIONAL

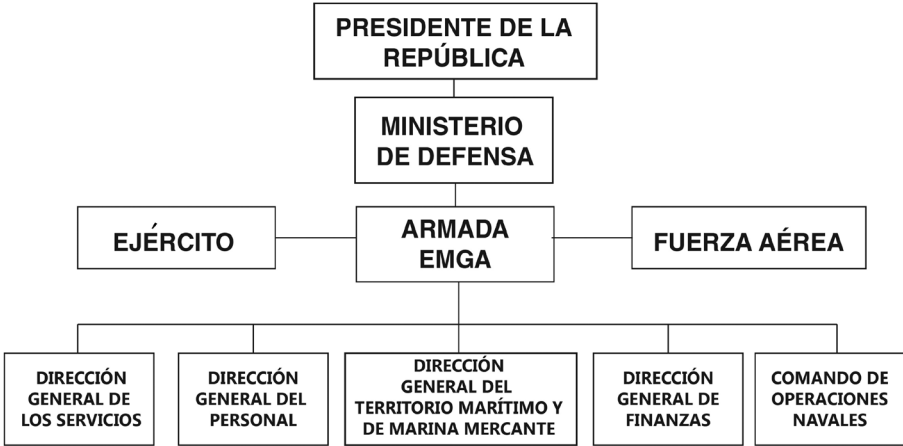


figura 1

y Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA). En territorio, la DIRECTEMAR se dispersa a través de 16 gobernaciones marítimas: 14 continentales más la Isla de Pascua y la Antártida, 64 Capitanías de Puerto y 210 Alcaldías de Mar (figura 2).

Organización-DIRECTEMAR

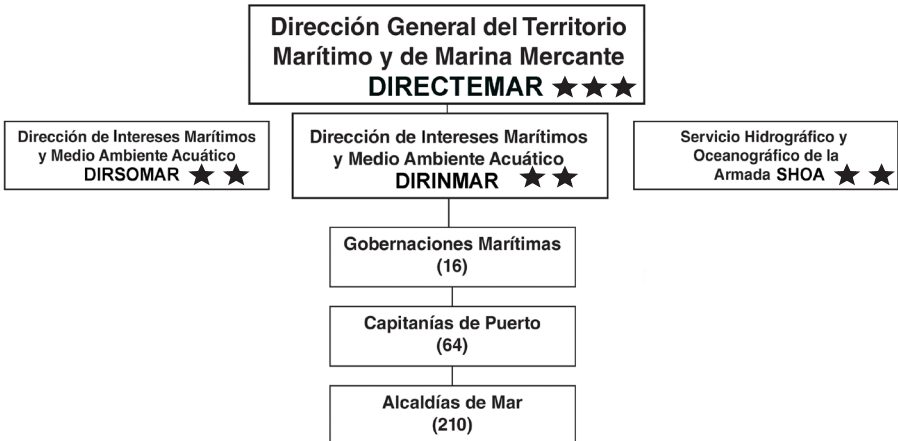


figura 2

Así, el organismo técnico de la Dirección de Seguridad de Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) tiene a su cargo el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo, mandato que tiene la Armada en su conjunto pero que lo desarrolla a través de la DIRECTEMAR. Esto permite que cuando los medios propios, humanos

y materiales, de la Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante son insuficientes, inmediatamente se activan el resto de los componentes de la Armada y concurren con sus medios en apoyo.

A su vez, DIRSOMAR es responsable de una serie de departamentos como el Servicio Meteorológico de la Armada que tiene una doble función, apoya las operaciones de la flota y las navales, al mismo tiempo que da un servicio público al emitir y difundir los pronósticos en el área marítima de orden meteorológico. Por su parte, el Servicio de Inspecciones Marítimas da cumplimiento a todos los convenios internacionales y a la legislación de la bandera para el cumplimiento de sus normas –cuando lo hagan en servicio internacional–.

DIRSOMAR cuenta también con el Servicio de Señalización Marítima que está a cargo de más de 2 000 señales a lo largo de toda nuestra costa y la Antártida: se tienen planes de desarrollo, mantención y modernización. Otra área es el Servicio de Pilotaje y Practicaje, que tiene su origen en la necesidad comercial de asegurar naves y cargas por parte de los operadores. Hemos visto que el practicaje no solamente tiene la dimensión internacional que está al servicio del buen comercio sino que también es un eslabón de la cadena de seguridad marítima que cautela a las personas, las naves, las vías acuáticas, los puertos y el ecosistema marino. Por último, DIRSOMAR cuenta con un Servicio de Policía Marítima que mantiene el orden, seguridad y disciplina en las naves, litoral, recintos portuarios y astilleros.

La otra Dirección Técnica (DIRINMAR) tiene una incidencia directa con los intereses marítimos que nosotros hemos definido como: «todas aquellas actividades y activos, que se vinculan o se desarrollan necesariamente en el mar y que tiene por propósito favorecer el desarrollo, la prosperidad y bienestar de los pueblos» –del Estado ribereño–. La Dirección de Intereses Marítimos y Ministerio del Medio Ambiente (MAA), tienen un Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación.

En nuestro país se creó el Ministerio del Medio Ambiente hace 6 años y por lo tanto hay una legislación que compartir. DIRINMAR es cofiscalizador de todos los instrumentos de gestión y normativa ambiental, se encuentra a la orden del Servicio de Evaluación Ambiental y a la fiscalización dispuesta por la Superintendencia de Medio Ambiente. Lo referido a convenios internacionales asociados a los buques sigue siendo una función –exclusiva y excluyente– de la Autoridad Marítima. Figura 3

Por otro lado, cooperamos con el Ministerio de Defensa Nacional en la administración del territorio del borde costero. Las concesiones marítimas es una tarea tremendamente compleja porque es un terreno muy codiciado, es capaz de hilvanar la interfaz entre un desarrollo inmobiliario, industrial, recreacional o de observación del interior de la costa.

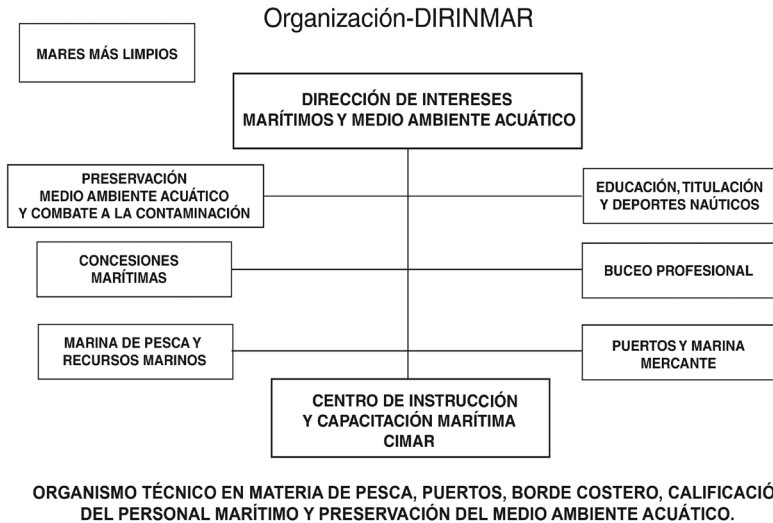


Figura 3

Respecto a la marina de pesca y recursos marinos, la Ley de Pesca que depende del Ministerio de Economía de nuestro país, en el artículo 172, encarga a DIRINMAR y a la Policía de Carabineros de Chile, en sus propias jurisdicciones, a ser cofiscalizadores. Por consiguiente fiscalizamos pero no sancionamos, simplemente informamos de oficio a los tribunales civiles competentes o al propio Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA).

DIRINMAR también es responsable del Departamento de Educación y Titulación Marítima y Deportes Náuticos, que otorga a las personas categorías y matrículas, desde los capitanes de alta mar hasta el más modesto recolector de orilla en toda la gama de personal marítimo costero. En el deporte náutico se hace lo mismo en cuanto al otorgamiento de las matrículas, se regulan las actividades clasificándolas en patrones de bahía, patrones costeros y patrones de alta mar. Respecto al buceo profesional de nuestro país, después de muchos años de haber tenido buzos mariscadores artesanales, buzos deportivos y comerciales, debimos crear una categoría intermedia producto del desarrollo de la salmonicultura y la mitilicultura que atendiera las funciones de mantenimiento y limpieza de mortalidad de los centros de cultivo de salmones: se le ha denominado «buzo intermedio» y está acorde con el cumplimiento de las normas sanitarias y de higiene que exige el delicado mercado del salmón.

Por su parte Puertos y Marina Mercante se dedican a la revisión de los estudios de maniobrabilidad para poder autorizar la presentación de los estudios de operadores portuarios. Cada día los buques son de mayor tamaño, la infraestructura no crece a la velocidad que lo hacen los buques y por lo tanto hay que verificar que la maniobra sea factible de hacer, teniendo un margen de seguridad aceptable como lo establecen las normas ROM.

Finalmente, el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima (CIMAR) es una facultad establecida en nuestro país dependiente de la Universidad Marítima Internacional. Fue el primer instituto en Chile que dictó todos los cursos OMI que no dictaban otros organismos, hoy sí lo hacen, y por ello, aquellos cursos que en el mercado no se dictan, los da CIMAR de forma subsidiaria –siempre regulados por DIRECTEMAR–.

El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), tiene un Departamento de Oceanografía. Lo más importante que realiza, aparte del estudio oceanográfico físico y de biodiversidad de gran escala, es su Sistema Nacional de Alarma de Maremotos y el desarrollo de sus tecnologías de la información, donde están las estadísticas y data de los estudios oceanográficos, hidrográficos y radiográficos. El SHOA cuenta con una Secretaría Ejecutiva del Comité Oceanográfico Nacional (CONA), comité que agrupa a la comunidad científica, universitaria, pública y privada, para aunar esfuerzos en torno a la investigación oceanográfica, lo que se concreta mayoritariamente a través de cruceros científicos que se realizan a bordo del buque hidro-oceanográfico pesquero, Cabo de Hornos (AGS-61).

Su Departamento de Hidrografía tiene como principal producto la cartografía náutica, electrónica e impresa, junto a otras publicaciones de ayuda a la navegación. Su Departamento de Instrucción dicta cursos formativos para oficiales, siendo el más destacado la especialidad de ingeniería naval en hidrografía y oceanografía, curso clase «A», y el curso para mecánico hidrógrafo-oceanógrafo para gente de mar y técnicos.

### **Escenario marítimo y ámbitos de acción**

Territorialmente nuestra Armada se divide en cinco Zonas Navales, a cuyos mandos en jefe (Mando Operativo) se subordinan las 16 gobernaciones marítimas, mas no en sus decisiones de Autoridad y Administración Marítima donde por ley son autónomos (solo dependientes de DIRECTEMAR). Sin embargo, sí tienen dependencia y subordinación de su respectivo comandante en jefe de Zona Naval, en cuanto a: mando, control, coordinación, sostenimiento y apoyo.

De los 22 500 servidores que tiene la Institución (Armada de Chile), 4 170 están destinados exclusivamente a las actividades marítimas, sin embargo, como decía, ante la activación de una emergencia SAR, o de una catástrofe o siniestro mayor, o también ante un incidente de contaminación, los mandos de Zonas Navales apoyan directamente a sus gobernadores marítimos con todos los recursos que tengan disponibles.

En cuanto al material, contamos con cuatro patrulleros de alta mar (de construcción nacional), cinco patrulleros de servicio general, un buque boyero, un remolcador de alta mar, 19 lanchas de servicio general, cuatro lanchas costeras, 48 lanchas menores rápidas de rescate e interdicción y otras 12 lanchas menores de propósitos múltiples.

En cuanto a las unidades aeronavales y marítimas, las que están en azul son las de roles principales navales pero que eventualmente prestan apoyo a las funciones marítimas. Las que están en rojo, están destacadas en unidades a flote y reparticiones terrestres para roles principales marítimos 24/7. Lo que suma un total de 35 aeronaves, entre las que se cuentan dos P3, tres CASA 295 y dos P-111, para aeroexploración; pasando luego a los siete nuevos P-68 para patrullaje costero, siete helicópteros Cougar de los que dos están configurados para operaciones SAR y los 14 helicópteros medianos y livianos para operaciones marítimas desde las Zonas Navales, gobernaciones marítimas o unidades, para tareas de búsqueda y salvamento, apoyo al mantenimiento de la señalización marítima, apoyo a zonas extremas y también para Policía Marítima y fiscalización.

Proyección del uso de medios desde el interior: Nosotros miramos nuestro espacio marítimo desde la cordillera hacia el mar ya que tenemos jurisdicción sobre los lagos y ríos navegables más el mar territorial y luego la zona contigua en donde ya el ejercicio pleno del derecho del Estado ribereño no es tal, pero sí en algunos aspectos como el aduanero, donde operan los medios de alcance costero. Y en alta mar, que es el espacio marítimo en donde el Estado de Chile se hace presente con la capacidad plena de la Armada.

El marco jurídico que tenemos es principalmente la Ley Orgánica de la DIRECTEMAR del año 1953; la Ley de Navegación que es la que ordena la navegación en Chile y todo el régimen armatorial; la Ley de Fomento de la Marina Mercante, devela que Chile no es una tremenda economía de consumo, somos 17 millones y fracción, estamos y somos –como para las líneas aéreas– un país terminal. El que trae carga a Chile normalmente va a sacar otro tipo de carga pero no tiene garantizado que se va a ir lleno con carga de vuelta. Por eso Chile es un país terminal, eso obligó al gobierno de la época a crear una Ley de Fomento de la Marina Mercante. Por lo menos tres cuartos de los buques de armadores nacionales tienen banderas de conveniencia pero hay una importante cantidad de buques, alrededor de 40, que están enarbolando el pabellón nacional en rutas internacionales para satisfacer nuestras necesidades como país terminal, lejos de los centros de consumo y comercio internacional.

El Reglamento del Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo, en decreto supremo N° 1190 de 1976, crea los Distritos de Búsqueda y Salvamento que son las mismas jurisdicciones de las Zonas Navales. La Marina entiende que en tiempo de paz uno de sus roles principales es búsqueda y salvamento además de atender las emergencias por derrames de hidrocarburos. Si bien en mi país, todos los que operan con hidrocarburos poseen contratos con OSR (Oil Spill Response), y existen empresas dedicadas a esto, entendemos que en la contención, la primera etapa tiene que ser inmediata ya que atenúa el daño, en eso nosotros tenemos que ejercer una acción rápida y subsidiaria para evitar que los daños ambientales puedan llegar a casos más graves.

La Ley de Bases del Medio Ambiente regula todo lo concerniente a la evaluación de impacto ambiental de cualquier emprendimiento público o privado, y establece la pertinencia de qué proyectos deben necesaria y obligatoriamente someterse a evaluación ante el Servicio de Evaluación Ambiental en la forma de un estudio de impacto ambiental o declaración de impacto ambiental, hasta la obtención o no, de su resolución de calificación ambiental. Esta última, más tarde es fiscalizada por la Superintendencia del Medio Ambiente, apoyados y coordinados con la Autoridad Marítima siempre que se trate de proyectos ejecutados en el mar, ríos o lagos navegables, borde costero o que sean fuente o potencial fuente, directa o indirectamente, de contaminación en el mar.

Tanto la ley que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, como la Ley General de Pesca y Acuicultura y la Ley Sobre Concesiones Marítimas, son leyes que nos competen y en las que tenemos diversas obligaciones administrativas y de fiscalización. No obstante, lamentablemente no reportan asignaciones especiales de recursos de ningún tipo a la organización.

En cuanto a nuestra responsabilidad internacional de búsqueda y salvamento marítimo, con un área SAR de 26 476 005 km<sup>2</sup>, somos la quinta área más grande entregada por la OMI a un Estado, colindando, como pueden ver, con Perú, Francia (Tahití), Nueva Zelanda y Argentina –estos últimos, con quienes incluso tenemos un área compartida–.

En el ámbito de la fiscalización y administración pesquera, Chile desde antes del 2006 impulsó y hace cuatro años ratificó el acuerdo de la Organización Regional de Pesca del Pacífico Sur (ORP-PS) con Australia, Belice, Colombia, China, Ecuador, Cuba, Perú, Nueva Zelanda, entre otros, con el objeto de administrar la captura y esfuerzo pesquero sobre el recurso pesquero «jurel», dado su ciclo de vida transzonal en el océano Pacífico. Además, recientemente en el año 2016, nos hemos adherido al Acuerdo de Nueva York sobre «Poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios», asimismo, desde varios años somos parte de la «Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR)».

El comercio exterior de Chile está basado en su intercambio comercial que se desarrolla en un 95 % a través del transporte marítimo. Somos el tercer usuario del canal de Panamá por la necesidad de llevar nuestra producción al mercado de Asia, Oceanía, América del Norte, América del Sur, Europa y África.

El resto de las relaciones que tiene DIRECTEMAR es con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Defensa y con el Poder Legislativo, para todo lo concerniente a la tramitación de leyes y la incorporación a lconvenios, acuerdos o enmiendas de la OMI y la OIT, principalmente. También tenemos una relación fluida con el Poder Judicial, toda vez que en su rol de Policía Marítima, a DIRECTEMAR le

corresponde auxiliar a los Tribunales Civiles y Especiales (como el de la familia, trabajo y el medioambiental) y así mismo, a los Jueces de Garantía, que atienden los asuntos penales.

Los ministerios con los que mayor relación tenemos son: el de Medio Ambiente, Obras Públicas –por el desarrollo de obras en puertos–, Economía –por la pesca y acuicultura– y Trabajo –porque en mi país las exigencias de la ley laboral son más minuciosas que las normas internacionales y somos cofiscalizadores de esas normas–.

También tenemos estrecha relación con los Ministerios de Defensa por la administración del borde costero; Relaciones Exteriores, por todo nuestro accionar internacional y los intereses del país en el mar; con Interior, por la seguridad pública y con Transporte por el cabotaje y la navegación de la zona sur austral de conectividad del Chile multi insular.

Por otro lado, DIRECTEMAR tiene contacto con agrupaciones gremiales y sindicales de pescadores industriales y artesanales, de la Marina Mercante, la industria portuaria, entidades náuticas, organismos académicos y técnicos, así como con grupos económicos donde están las agencias de naves, armadores, operadores portuarios, empresas de servicios marítimos, usuarios y particulares.

En el concierto internacional tenemos una larga relación con la OMI, con la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas (ROCRAM), con la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), con el Sistema de Alarma de Tsunami del Pacífico (PTWS); también nos relacionamos con el International Maritime Law Institute en Malta, la Universidad Marítima Mundial de Malmö, la Asociación Internacional de Señalización Marítima (IALA), y la Oficina Hidrográfica Internacional en Mónaco, además, con el Acuerdo de Viña del Mar y el MOU de Tokio como Memorandos de Entendimiento de Port State Control, Foros y Convenios (figura 4)

En cuanto a los ámbitos de acción, elevamos nuestra mirada y aspiración a la consigna de tener «mares más seguros, más conocidos y más limpios». En el área de protección y seguridad marítima, la salvaguarda de la vida humana en el mar es nuestra principal actividad y compromiso.

### **Reflexiones finales**

La DIRECTEMAR como servicio público y Autoridad Marítima Nacional, constituye, en el ámbito de su jurisdicción, el órgano normativo, fiscalizador y que centraliza, propicia y facilita el desarrollo de la actividad marítima nacional. Da cumplimiento a diversas normas legales y convenios internacionales que abarcan diferentes ámbitos de acción, destacando la salvaguarda de la vida en el mar, la policía marítima y la preservación del medio ambiente acuático.

## Relaciones Ámbito Internacional

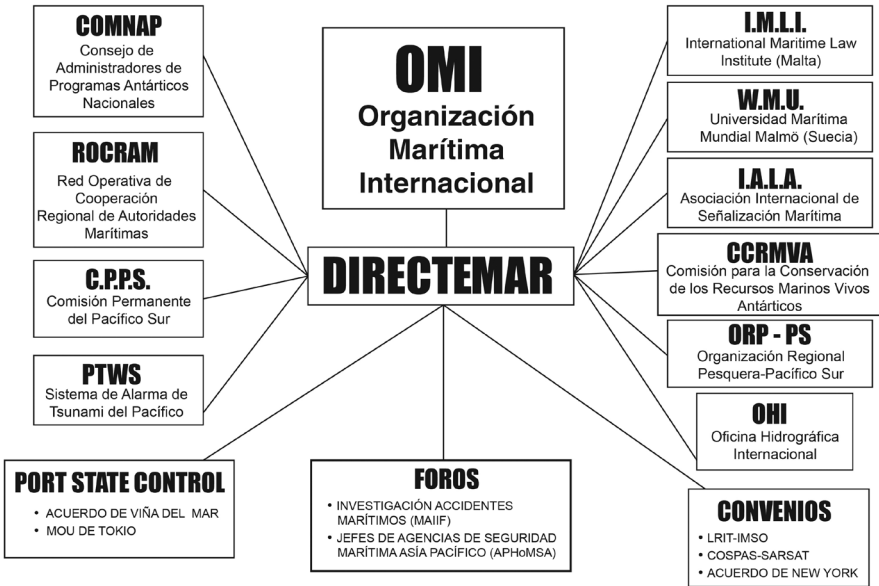


Figura 4

La actividad marítima mantiene una tendencia de crecimiento, lo que implica una creciente demanda de tareas y compromisos que DIRECTEMAR debe impostergablemente cumplir. La vasta área de responsabilidad asignada, demanda el empleo de una gran cantidad de medios humanos, materiales y financieros, que permitan brindar un servicio público moderno, oportuno y eficaz, que satisfaga las expectativas de los usuarios marítimos. La interacción de la DIRECTEMAR con el resto de la Armada, con los poderes del Estado, los Ministerios, los órganos autónomos, el Ministerio Público, la Contraloría, y los actores marítimos nacionales e internacionales; se basa en una correcta armonía de jurisdicción y competencia que disponen las leyes y reglamentos que están vigentes.

Finalmente, DIRECTEMAR, sobre la base y reconocimiento que cada realidad nacional tiene, está dispuesta a compartir sus experiencias ya sea por medio del programa de cooperación de la OMI, la ROCRAM, o en forma bilateral.

# IMPULSO AL CRECIMIENTO ECONÓMICO DE PANAMÁ A TRAVÉS DEL REGISTRO DE BUQUES

LICENCIADO  
TOMÁS MANUEL ÁVILA MANZANARES

SECRETARIO GENERAL DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ

Es licenciado en Derecho y Ciencias Políticas en la Universidad de Panamá, cuenta con un postgrado en Derecho Público y una maestría en Derecho Comercial, ambos obtenidos en la Universidad Latinoamericana de Ciencias y Tecnología.

Con 23 años de experiencia ejerciendo la profesión, se ha destacado en el ramo del Derecho Marítimo Administrativo, ofertando sus servicios legales a un importante grupo de armadores y consultores en el registro de buque, y se ha destacado especialmente como consejero extranjero en transacciones de financiamiento de buques en representación de la banca y financistas internacionales en Asia y el Medio Oriente.

Miembro de la Asociación Panameña de Derecho Marítimo, donde fungió como presidente del Colegio Nacional de Abogados y de la Asociación de Derecho Comercial.

Fundador de la firma de abogados Ávila & CO especializada en derecho marítimo, y corporativo a nivel internacional. Además laboró en otras firmas de abogados como: Quijano & Asociados, Arias B. y Asociados, Bufete Illueca.

Participó en las actividades organizadas por la entonces Comisión Marítima Nacional, que trajo como resultado la promulgación del Decreto Ley 7 de 1998 que crea la Autoridad Marítima de Panamá. Contribuyó también en la redacción del Código Laboral Marítimo y participó en representación del Sector Armadores en Discusiones en la Organización Internacional del Trabajo. Llamado a trabajar en la redacción y discusión y el Órgano Ejecutivo, a promulgar las Leyes de Actualización Marítima.

En nombre de la Autoridad Marítima de Panamá y su administrador, el licenciado Jorge Barakat Pitty, queremos expresar nuestro agradecimiento por esta invitación. Estamos muy complacidos de estar por primera vez en Veracruz-México así como impresionados por las instalaciones de esta Heroica Escuela Naval, lugar donde compartiremos con ustedes nuestras experiencias.

La República de Panamá tiene el liderazgo como principal receptor de la inversión extranjera en América Central, al respecto, en el año 2016 Panamá registró 5 890 millones de dólares, que equivalen al 45 % de la inversión extranjera directa en Centro América. De acuerdo a las cifras del Banco Mundial, el crecimiento del producto interno bruto de Panamá –en el 2016– fue de 4.9 %, uno de los más altos de la región. A manera de ejemplo podemos indicar que Paraguay tuvo 4.1 %, Costa Rica 4.3 %, México 2.3 % y Brasil -3.6 %. Respecto al grado de inversión desde el 2010 nos hemos mantenido, esto de acuerdo con las agencias Standard & Poors: BBB estable, Fitch Ratings: BBB estable y Mood's: Baa2 estable.

De acuerdo con el Banco Mundial, el índice de rendimiento logístico en el 2016 ubica a Panamá en el número 1 de América Latina y en la posición 40 a nivel mundial, siguiendo Chile en la posición 46, México en la 54, Brasil en 55. Sin embargo estos datos no son de mi agrado ya que la ubicación de Panamá es muy baja, en este sentido deberíamos tomar como referencia a Alemania, Holanda y Singapur, quienes son los que tienen los mayores índices de rendimiento en el mundo. De acuerdo con el World Economic Forum, Panamá se encuentra en la posición número 6 respecto a calidad de infraestructura aeroportuaria y en el número 7 en infraestructura portuaria en el mundo.

Para poder tratar de entender qué es lo que Panamá sacó en beneficio en el tema de la marina mercante, es importante mencionar que el sector terciario es el que más contribuye al producto interno bruto de Panamá –con el 83 %– sobre todo por la exportación de servicios y porque tiene un perfil productivo muy distinto al de nuestros vecinos centroamericanos. En este sector terciario es donde la marina mercante juega un papel principal en sus aportes.

Son pocas las instituciones del Estado que tienen que hacer un aporte anual de gran importancia para la economía del país: la primera es el canal de Panamá que aporta 1 600 millones de dólares al año; en segundo lugar la Autoridad Marítima que aporta \$ 120 millones de dólares, de los cuales la mitad sale del negocio del registro de buques. Al respecto quiero indicar que Panamá no es el único beneficiario del negocio, los beneficiarios de este negocio son todos nuestros clientes debido a que los gastos operativos de un buque se mantienen bajos, pueden cortar camino a la mitad del trayecto entre el Pacífico y el Atlántico, y pueden portar una bandera que permite contratar mano de obra de cualquier país.

¿Por qué Panamá es el líder mundial en el registro de buques? y ¿por qué las más importantes navieras y barcos han escogido el pabellón panameño? Es por las características de nuestro registro. Tenemos el 18 % de la flota mercante mundial y 220 millones de toneladas brutas de registro; habiendo podido mantener este liderazgo desde el año 1993. Esto es un logro pero a la vez un gran reto ya que muchos países quisieran tener parte o todo este éxito, por esta razón nos mantenemos constantemente reinventándonos para lograr cubrir las necesidades de nuestros usuarios y del sector marítimo en general.

Entonces, ¿cuál es el éxito de Panamá como registro?: Pensar y conversar con nuestros usuarios además de mantener a la empresa privada como socio nuestro en este negocio. Tenemos una estructura que se llama SEGUMAR, que es la Oficina Técnica de Documentación para Buques, esa oficina trabaja 24 horas al día los 7 días de la semana y como parte de nuestra competitividad hemos tenido que ofrecer a nuestros usuarios, en estos tiempos difíciles –luego del año 2008 la industria marítima internacional no ha podido recuperarse del todo–, descuentos en el impuesto de la tasa anual por el abanderamiento de hasta el 100 %. Aunado a esto ofrecemos descuentos a EcoShip y GreenShip, que son buques enfocados a reducir la contaminación del aire y la conservación del medio marino; también a grupo económico o Flotas –con 60 % de descuento en su tasa anual–, me estoy refiriendo grupos que tengan más de 15 buques; por último, hay un descuento muy especial del 15 % a las naves que no han tenido ninguna detención del Estado Rector del Puerto en 24 meses.

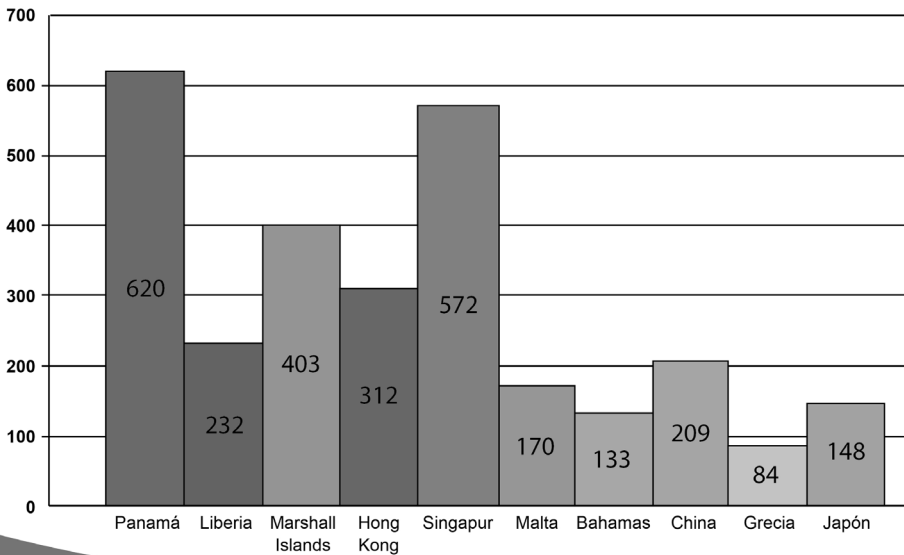
Contamos con la certificación ISO 9001:2008, la cual se obtuvo justo antes de la auditoria voluntaria de la OMI en el año 2008.

Como antecedente del registro de naves podemos indicar que Panamá tiene 100 años en el negocio del registro, inició en 1917, a diferencia de nuestros competidores número 2 Liberia, que empezó en 1948 y número 3 Islas Marshall en 1988. El registro de naves en Panamá está respaldado por el Gobierno, ya que es una entidad estatal, no tenemos ningún problema con los registros que sean concesionados a entidades privadas pero ciertamente siendo un registro estatal hemos podido resolver, a nivel diplomático, problemas con armadores nuestros: eso no lo puede hacer una empresa privada. Por esta razón, tenemos un gran número de hipotecas navales inscritas en el registro panameño, en 100 años no ha habido ningún caso de fraude, y eso la banca internacional especializada lo sabe y lo honra pidiéndole a los armadores –específicamente– que registren sus barcos en Panamá.

Estamos en la lista blanca de los Memorandos de Entendimiento de Tokio y de Paris y somos miembros cooperantes del Memorando de Entendimiento de Tokio, manteniéndonos a la vanguardia en el cumplimiento de los convenios internacionales que rigen la navegación en el mundo.

En el siguiente cuadro podemos apreciar la perspectiva de los buques que están en construcción en razón a que la tendencia es la de mantener la edad de las flotas bajas, por eso la referencia de los registros internacionales son los buques de nueva construcción. Al respecto, la edad de la flota de Panamá es de 16 años, Liberia 10 años, Islas Marshall 8, Grecia 21 y Japón 17 años. Nosotros queremos 620 buques de aquí al 2020, Singapur se ha vuelto el competidor número 5 en la lista –que también tiene un número muy significativo– y ofrece a las empresas establecerse en el país con 20 años de exoneraciones de impuesto sobre la renta; Panamá tiene una ley de incentivo, pero no es tan interesante.

PROYECCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO DE BUQUES DE NUEVA CONSTRUCCIÓN DE PANAMÁ Y SUS COMPETIDORES AÑO 2017-2020



Fuente: IHS GLOBAL SAS IHS GLOBAL LTD. TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS.

Para la proyección de la marina mercante panameña en el mundo, contamos con oficinas regionales de documentación de la gente del mar en Nueva York, Miami, Londres, Pireos, Dubái, Seúl y Manila, adicionalmente en cada uno de los consulados panameños se pueden hacer licencias provisionales. La licencia definitiva la tiene que emitir una oficina regional, actualmente contamos con 620 mil licencias vigentes en el mundo. Asimismo, SEGUMAR tiene oficinas para atender a clientes en el golfo de México, Panamá, Pireos, Estambul, Singapur, dos en Corea (Seúl y Busan), dos en Japón (Tokio e Imabari); y en Miami y Nueva York para atender a la industria de cruceros.

El 17 de junio de este año Panamá estableció un formato de relaciones diplomáticas con la República Popular de China, y se rompieron relaciones con la China-Taiwán, eso nos pone en la posibilidad de acceder a un mercado mucho más grande. Personalmente me encargo de la apertura del consulado en Shanghai, que además de ser consulado va a contar con oficina regional y SEGUMAR.

El elemento humano es uno de los pilares de la industria marítima, en consecuencia, Panamá cumple con los convenios MLC 2006 y STCW'78 e invitamos a los centros de formación extranjeros para que certifiquen y adquieran licencias panameñas, de esta manera se incentiva la necesidad o el deseo de trabajar abordo de buques panameños.

Contamos con un sistema para la emisión de las licencias llamado Web Base, diseñado para evitar la falsificación de licencias, el documento tiene 32 puntos de seguridad y el sistema tiene diferentes barreras que nos protege de los ciberataques. Aunado a esto, estamos trabajando el flujo automatizado de los consulados para permitir pagar con tarjeta de crédito, entre otros avances.

Los acuerdos bilaterales de cooperación internacional son muy importantes para nosotros como registro, en consecuencia, nos suscribimos a acuerdos bilaterales y de cooperación técnica con otras administraciones marítimas y formamos alianzas tanto académicas como estratégicas. Finalmente, contamos con la Ley de Promoción al Financiamiento Naval que tiene como objetivo mejorar las condiciones de inversión en materia marítima a través de incentivos fiscales, laborales, migratorios; y financiamiento en construcción o reparación de contenedores, naves, astilleros y parques eólicos en alta mar.

# RELEVANCIA DEL DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL PARA LA REALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN EL MAR

DOCTOR  
DAVID J. ATTARD

DIRECTOR DEL INSTITUTO DE DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Es licenciado en Derecho, reconocido en Malta, Inglaterra y Gales. Es miembro del Middle Temple en Londres. Impartió cátedra de Derecho Internacional Público en la Universidad de Malta. Ha sido Profesor de Derecho Internacional en la Universidad de Roma; investigador invitado en la Universidad de Oxford; becario de Fullbright, en la Escuela de Leyes de Yale; fue profesor invitado en la Universidad de la Sorbonne de París. Fue nombrado el primer titular de la Cátedra de Diplomacia Ambiental del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Ha sido Director del Instituto Internacional de Derecho Marítimo de la Organización Marítima Internacional.

Ha contribuido con varias publicaciones, entre ellas el libro “La Zona Económica Exclusiva en Derecho Internacional”; fue galardonado con el Premio Paul Guggenheim, en Ginebra; por medio del Gobierno de Malta propuso medidas de proteger el clima mundial a las Naciones Unidas, su propuesta dio lugar a la Convención de las Naciones Unidas sobre la Protección del Clima Global. Ocupó puestos de Asesor Especial del Secretario General de la Organización Marítima Internacional en Londres y Asesor Jurídico Especial del Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente en Nairobi.

Ha obtenido diversos galardones, como el honor francés de Chevalier dans l’Ordre Nacional de la Legión D’Honneur por el Presidente de la República Francesa, la Orden Nacional de Mérito por el Presidente de Malta, la Orden de Isabel la Católica por el Rey de España; y la Orden del Mérito de la República Italiana.

Fue miembro del Grupo de Expertos de la Unión Europea en Política Marítima, quien elaboró el Libro Verde de la Unión Europea sobre Política Marítima. Así mismo fue miembro del Comité Directivo para los Derechos Humanos, en Estrasburgo. Fue nombrado Pro-Canciller y Presidente del Consejo de la Universidad de Malta; y Canciller de la Universidad por el Presidente de Malta. También fue elegido Juez en el Tribunal Internacional para el Derecho del Mar, en Hamburgo.

Deseo agradecer y felicitar a la Armada de México, en particular al Secretario de Marina, Almirante Vidal Francisco Soberón Sanz, por darme la oportunidad de hablar sobre la importancia del derecho marítimo internacional aplicado para la paz en el mar. Desde mi perspectiva los procedimientos de este seminario contribuirán al desarrollo progresivo del derecho marítimo, lo cual es de vital importancia para la reglamentación de las actividades humanas en los océanos. Quisiera dejar claro que los comentarios vertidos esta tarde son de naturaleza puramente personal.

Distinguidos invitados, los océanos y mares cubren el 72 % de la faz de nuestro hermoso planeta. Durante siglos, estas aguas han provisto a la humanidad de una fuente vital de nutrición y un importante medio para el transporte. Hasta mediados del siglo pasado, el derecho marítimo esencialmente dividía a los océanos en tres zonas: aguas internas, mar territorial y alta mar. Aguas internas, donde el Estado costero disfrutaba de soberanía. Mar territorial, con un límite de 3 millas náuticas aplicaba la soberanía del Estado costero pero estaba limitado por una reglamentación legal importante que es el derecho de paso inocente de buques registrados. Mas allá del mar territorial, el derecho marítimo estableció las llamadas libertades de alta mar, en particular las de la navegación, comunicación y pesca. Ningún Estado podría ejercer soberanía en alta mar. Este régimen legal, durante siglos proveyó la estabilidad legal y seguridad que era necesaria para el desempeño de las actividades en el mar.

Estos acuerdos, establecidos hace mucho, se vieron confrontados después de la Segunda Guerra Mundial, debido al crecimiento de los intereses económicos de los Estados sobre los recursos del océano—vivos y no vivos—. En este sentido, fue de particular importancia la acción realizada por el presidente de los Estados Unidos de América, Harry S. Truman, cuando en 1945 emitió una proclamación donde afirmaba que los EEUU tenían control y jurisdicción sobre los recursos naturales del subsuelo y del lecho marino de la plataforma continental. Este reclamo, que contradecía a la libertad en alta mar sobre los recursos, fue diseñado para sujetar los recursos naturales del subsuelo y del lecho marino de la plataforma continental más allá de alta mar pero contiguo a sus costas, jurisdicción y control. De forma simultánea, la proclamación buscaba proteger el estatus de las aguas adyacentes donde las libertades de alta mar continuarían siendo disfrutadas por todos los Estados. Sin embargo, este acto legislativo unilateral significaba que las libertades de alta mar estarían sujetas al ejercicio de la exploración de los Estados costeros y derechos de explotación. De hecho, después se establecieron reglas por parte de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho Marítimo, como se reflejó en la Convención de Ginebra, sobre la plataforma continental en 1958. A fin de garantizar que estos derechos no infringieran o resultaran en interferencias injustificables con la navegación y las libertades en alta mar. Este arreglo representó un temprano balance legal entre las actividades económicas costeras y las libertades en alta mar.

La declaración de Truman tuvo un efecto catalítico con respecto a la regulación legal de actividades económicas en la mar. Otros Estados buscaron proteger sus intereses económicos extendiendo su jurisdicción marítima; fue en América Latina donde se dio la reacción más fuerte. Los Estados estaban primeramente interesados en proteger no sólo los recursos marinos no vivos que se encontraban en la plataforma continental, sino también los recursos vivos encontrados en las aguas mencionadas. El arreglo contemporáneo del mencionado balance es la zona económica exclusiva (ZEE).

Recuerdo cuando en la década de 1980, realizaba una investigación en la Universidad de Oxford sobre la zona económica exclusiva. México fue uno de los primeros Estados que demostraron disposición para contribuir a la regulación de la explotación de recursos marinos. En 1945, el Ejecutivo mexicano, en su enmienda propuesta a la Constitución –artículo 27–, establecía que: «Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos [...] Son propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional [...]» Sería razonable poner atención a esta iniciativa mexicana que iba más allá de la proclamación Truman, ya que abarcaba a la columna de agua como un temprano precursor de la zona económica exclusiva.

De hecho, en este punto, permítanme compartir mi admiración por uno de los expertos de derecho marítimo más prominentes, el embajador Jorge Castañeda y Álvarez De La Rosa, cuyo trabajo garantizó el establecimiento del régimen de la ZEE, reflejado en la «Parte 5» de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Lo anterior balanceó las aspiraciones económicas de los Estados costeros, en particular de los Estados en desarrollo, como se reflejó en el reconocimiento de los derechos del Estado costero para fines de exploración y explotación, preservación y manejo de recursos naturales y actividades económicas; y por otro lado, el derecho de todos los Estados a disfrutar de las libertades de navegación, comunicación y otras aplicaciones legales internacionales de uso del mar.

A partir del 23 de mayo de 2017, la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (1982) fue apoyada por una cifra impresionante: 168 Estados. Este apoyo general, en mi perspectiva, eleva la Convención y sus reglas a un estatus superior: puede describirse correctamente como la constitución de los océanos con lo cual todas las reglas del derecho marítimo internacional necesitan ser consistentes.

De hecho, algunos argumentarán que a la luz de esta práctica general de los Estados apoyando las reglas de la Convención, es posible que partes no estatales –a menos de que sean persistentes objetores– se sometan a sus provisiones. Por lo tanto, la Convención de la ONU de 1982 sobre el Mar, representa un logro mayúsculo y sigue siendo el fundamento sobre el que se construye el derecho marítimo internacional

en la actualidad. Sin embargo, se debe observar que la Convención al igual que cualquier otro instrumento legal, tiene sus deficiencias, las cuales deben abordarse a fin de garantizar que la ley del mar efectivamente regule las actividades marítimas en el siglo XXI. En primer lugar, uno debe notar los procedimientos de enmiendas con una formidable carga que se encuentran en la Convención. En la práctica, esto dificultaría incorporar nuevas reglas o revisar las existentes.

Este obstáculo presenta un gran reto cuando se adoptan reglas para regular actividades marítimas contemporáneas. Más aún, el asunto es complicado por el hecho de que muchos problemas que hoy amenazan la estabilidad del derecho marítimo internacional, eran bien conocidos por los redactores de la Convención. La Convención, por ejemplo, no lidia con amenazas ambientales mayúsculas para nuestros océanos, las cuales emanan principalmente de las vehementes actividades económicas de la humanidad. Esta grave situación se reflejó en las deliberaciones de la importante Conferencia sobre los Océanos de la ONU, que se realizó este junio de 2017, en la cual se diseñaron medidas para revertir el declive de la salud de los océanos. Dada la magnitud de los problemas, no es de sorprender que la Conferencia sobre los océanos tuviera más de 1 300 compromisos para ser llevados a la acción.

Es significativo que una de las principales amenazas ambientales para la humanidad y para las futuras generaciones sea el cambio climático. El cambio climático antropogénico es, en gran parte, consecuencia de la quema de combustibles fósiles en el proceso del desarrollo económico, representa un gran reto para la salud y productividad de los océanos. Una cuarta parte del CO<sub>2</sub> liberado –por actividades humanas– a la atmósfera, es absorbido por los océanos. No existirá una protección significativa del ámbito marítimo a menos que podamos combatir de forma efectiva los efectos del cambio climático.

Lamentablemente estamos perdiendo la carrera contra el calentamiento de los océanos. Como dijo el exsecretario de la ONU, Ban Ki-moon: «El cambio climático plantea un gran desafío para la salud y la productividad de los océanos, la ciencia es clara: los seres humanos han causado cambios en el sistema climático que están relacionados con el calentamiento de los océanos». El cambio climático está llevando a la acidificación de los océanos, produciendo así nuevas presiones negativas en el reabastecimiento de las poblaciones pesqueras.

El calentamiento de los océanos lleva al aumento del nivel del mar. El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) predice que el aumento de un metro en el nivel del mar, para el año 2100, causará devastación en muchos Estados ribereños con zonas bajas y costas densamente pobladas. Durante años me he preocupado por la incapacidad y la inmadurez del derecho internacional en general, y del derecho del mar en particular, para revertir efectivamente la degeneración de la salud ecológica del planeta que

continúa aumentando y no mejora. Sin embargo, en mi opinión, el derecho internacional sigue siendo la principal vía para salvar los océanos mediante el establecimiento de un régimen regional y mundial, eficaz y sostenible, de gobierno de los océanos. Permítanme referirme a algunas de las amenazas al bienestar de los océanos, que estoy seguro encontrarán de gran preocupación.

Si se considera la situación actual de la pesca, hay pruebas claras de que la humanidad la está llevando a una catástrofe. Un uso directo de los océanos es la pesca, para la seguridad alimentaria y nutricional, para el sustento y para la generación de ingresos —en particular de los Estados en desarrollo—. La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación ha evaluado que el 10,5 % de las pesquerías marinas en el mundo están siendo explotadas, el 31,4 % están sobreexplotadas y el 58,1 % están completamente agotadas. La Organización ha trabajado arduamente para producir acuerdos, políticas y directrices; recomendar medidas de conservación y gestión, prestar asistencia técnica y de creación de capacidad para garantizar que las pesquerías se exploten a un nivel sostenible. Sin embargo, seguimos presenciando disminución en los niveles de existencia de especies marinas con demasiados barcos persiguiendo poblaciones ya agotadas.

Esta competencia ha contribuido a aumentar los niveles de actividades pesqueras ilegales, no reglamentadas y no declaradas, que afectan la sostenibilidad de la pesca y causando grandes perjuicios económicos —especialmente a los Estados en desarrollo en el esfuerzo por alimentar a sus pueblos—. El director general de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación ha señalado de manera alarmante que la pesca ilícita puede representar unos 26 millones de toneladas de pescado al año; o más del 15 % de la captura anual global total, valorada entre 10 y 23 000 millones de dólares americanos.

Las actividades marítimas también se enfrentan a nuevas y graves amenazas para la paz, el buen orden y la seguridad de los océanos. En las últimas décadas, la comunidad internacional ha sido testigo de un resurgimiento inaceptable del flagelo de la piratería. Hoy, áreas vastas y estratégicas de los océanos se han vuelto inseguras debido a la amenaza de la piratería, que tiene una consecuencia negativa en el comercio internacional y el bienestar de la gente de mar. La experiencia en la lucha contra la piratería contemporánea, como la que se encuentra en las costas de Somalia, ha demostrado la debilidad de las disposiciones de la Convención de 1982 relativas a la piratería.

En un buen número de mares cerrados y semicerrados, estamos siendo testigos del éxodo de miles de seres humanos desesperados que intentan cruzar los mares en barcas inseguras esperando un futuro mejor en los Estados prósperos. Este fenómeno ha llevado a una epidemia de tráfico ilegal y corrupto de trata de seres humanos, que ha provocado miles de muertes y amenaza a la seguridad de la navegación. La Organización Internacional para las Migraciones (OIM),

informa que más de 60 000 migrantes han muerto en el mar en los últimos veinte años. Sólo en 2017 más de 1 985 muertes han sido reportadas en el mar Mediterráneo, la Convención de 1982 no aborda este problema.

En consecuencia, aunque la Convención de 1982 sobre el Derecho del Mar representa un logro importante, sus difíciles procedimientos de enmienda han llevado a la comunidad internacional a desarrollar respuestas jurídicas fuera de la Convención. Ahora presenciamos la adopción de una multitud de instrumentos jurídicos bajo la égida de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales. En este esfuerzo, la labor de la Organización Marítima Internacional es fundamental. En las últimas décadas, la OMI ha adoptado más de 50 convenciones marítimas internacionales y literalmente cientos de prescripciones y directrices para garantizar un transporte seguro y eficiente en océanos limpios. Es significativo que los tratados sobre seguridad y medio ambiente adoptados por la Organización Marítima Internacional cubren un notable 90 % del tonelaje de la flota comercial mundial.

Hoy, la OMI se ha convertido en la principal fuente institucional de las leyes marítimas internacionales. Este éxito encomiable se debe en gran medida al liderazgo que cada secretario general ha demostrado y al deseo de garantizar que el derecho marítimo internacional se actualice para hacer frente a los retos contemporáneos que enfrentan las actividades marítimas. Este formidable cuerpo de reglas externas a la Conferencia de 1982 ha tomado una importancia vital para garantizar la realización de las actividades en el mar. Representa la faceta sólida de la ley del mar. No obstante, hay un punto débil. La multitud de instrumentos legales vinculantes y no vinculantes que regulan las actividades en el océano, ha llevado a un sistema fragmentado y delicado para el gobierno de los océanos. Evidentemente, existe una necesidad apremiante de generar un régimen de gobierno para los océanos que sea sustentable, holístico y efectivo. Actualmente, además de las pláticas generales sobre asuntos de los océanos y de la ley del mar, que se llevan a cabo año con año en la Asamblea General de las Naciones Unidas, existe una carencia de reflexión regular general interdisciplinaria e intersectorial sobre cómo atender holísticamente los retos de gobierno de los océanos. En mi opinión, es necesaria una nueva política que adopte un sistema integrado y sectorial transversal en todos los niveles de gobierno del océano con el fin de lograr un régimen de control más efectivo. Esto permitirá a la comunidad internacional alcanzar la Metas de Desarrollo Sustentable (MDS) de la Agenda de 2030.

Por lo tanto, apoyo la propuesta presentada por el Sr. Yohei Sasakawa, presidente de la Fundación Nippon, a la Conferencia de los océanos, para establecer un Panel Intergubernamental sobre Gobernanza de los Océanos que informará a través del secretario general de las Naciones Unidas, a la Asamblea General de las Naciones Unidas. Será responsable, entre otras cosas, de: Asegurar una política transversal e integrada, sobre la administración

mundial de los océanos. Recomendar medidas decisivas para mejorar la administración mundial de los océanos mediante la participación de los esfuerzos intergubernamentales e interinstitucionales, así como de todos los interesados. Supervisar la aplicación por parte de los Estados de las normas internacionales relativas a la administración mundial de los océanos. Prestar asistencia y capacitación a los Estados para que puedan aplicar las normas de la administración mundial de los océanos incorporándolos a la legislación nacional. Fomentar las investigaciones relacionadas con la administración mundial de los océanos. Comprometer a todas las partes interesadas, como las organizaciones no gubernamentales y el sector privado, en el proceso de administración de los océanos. Fomentar el desarrollo de enfoques regionales y nacionales para la administración de los océanos. Asesorar y proporcionar soluciones a los problemas de administración mundial de los océanos que actualmente no se están abordando. Hacer propuestas con respecto a usos futuros de los océanos.

A lo largo de su trabajo, el Panel procurará asegurar el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030. El Panel tomará decisiones importantes en sesiones plenarias de representantes gubernamentales y se espera que haga recomendaciones a la Asamblea General de las Naciones Unidas para pedir a los Estados que tomen medidas para asegurar una administración mundial efectiva de los océanos. Dada la enormidad de los problemas y los relativamente limitados recursos disponibles, puede asesorar a la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la prioridad de las acciones que se deben emprender y lograr una coordinación eficiente de la multitud de procesos mundiales de administración de los océanos.

El Grupo consultará a expertos de diversas disciplinas especialmente designados por los Estados, las organizaciones intergubernamentales y los interesados autorizados. Se reunirá periódicamente para asegurarse de que supervisa continuamente la evolución de la administración mundial de los océanos. Sus tareas serán coordinadas por una secretaría que puede estar asistida por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, ya que desempeña un papel central en el apoyo a la Administración Mundial de los Océanos de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

En los últimos meses, el Instituto Internacional de Derecho Marítimo de la OMI junto con la Fundación Nippon, han llevado a cabo, con 58 eminentes expertos de diferentes disciplinas, un amplio reporte de tres volúmenes sobre la administración mundial de los océanos. Está diseñado para evaluar el estado actual del régimen internacional que regula la administración de los océanos y para proporcionar conocimientos confiables que permitan la formulación de propuestas de carácter intersectorial, sostenible y global. Tengo la convicción de que, una vez publicado, el informe ayudará a los encargados de formular políticas a desarrollar una estrategia internacional diseñada para fomentar un

enfoque holístico en la administración mundial de los océanos, la cual debe perseguir rigurosamente el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030.

También me complace informar que el IMLI ha establecido, junto con nuestra organización hermana, la Universidad Marítima Mundial, un programa de maestría en filosofía del derecho marítimo internacional y política oceánica. El objetivo principal es capacitar a los funcionarios gubernamentales para que cuenten con la experiencia necesaria para participar en la construcción y aplicación de un nuevo régimen de administración de los océanos de conformidad con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

Ahora deseo llamar su atención a lo que considero un talón de Aquiles del derecho marítimo internacional, el cual corre el riesgo de desestabilizar la seguridad y la estabilidad de este cuerpo de leyes. Me referiré a la experiencia de la Organización Marítima Internacional. Sin embargo, mis observaciones son también aplicables a las prescripciones jurídicas de otros organismos internacionales, como los adoptados por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación a los que me he referido anteriormente.

El notable éxito de la Organización Marítima Internacional en la adopción de tratados y otras prescripciones legales se ve amenazado por el hecho de que carece virtualmente de poderes de observancia y, por lo tanto, incumbe a los Estados miembro aplicar y hacer cumplir sus prescripciones de la OMI en general, incorporándolas a su ley doméstica. Esto puede garantizar que las obligaciones pertinentes puedan ser ejecutadas por el sistema jurídico municipal. Esta realidad ha sido pertinentemente señalada por el secretario general Kitack Lim en su discurso ante la clase académica del Instituto Internacional de Derecho Marítimo (IMLI, por sus siglas en inglés), en el 2016: «[...] desarrollar y adoptar convenios es un ejercicio vacío, a menos de que los requisitos de esos convenios se apliquen adecuada y efectivamente [...]». El proceso de incorporación de las disposiciones legales internacionales al derecho interno depende en gran medida de que los gobiernos tengan la pericia jurídica necesaria, que puedan asesorarles sobre la conveniencia de adherirse a dichos instrumentos y elaborar la legislación necesaria que garantice que dichas normas sean ejecutables por los tribunales nacionales.

En los años ochenta se hizo evidente que muchos Estados miembros, en particular los países en desarrollo, carecían de los conocimientos jurídicos necesarios para asesorar la redacción de la legislación que aplica las normas de la OMI. Parecería que el problema persiste todavía hoy. Recientemente, la Organización Marítima Internacional ha llevado a cabo un importante programa para mejorar la capacidad de los Estados para aplicar y hacer cumplir sus instrumentos jurídicos internacionales. En una auditoría de más de 67 Estados miembro, se observó que: «[...] muchos países en desarrollo no disponían

de la legislación marítima adecuada para aplicar los convenios de la OMI y les resultaba difícil hacer frente a las enmiendas de los convenios y, en particular, a los que entraron en vigor mediante el procedimiento tácito de enmienda».

*Pacta sunt servanda* «lo pactado, obliga» es un principio bien conocido del derecho internacional, codificado en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Además, las deficiencias o lagunas en la legislación interna de un Estado no son una defensa del incumplimiento de las obligaciones internacionales. En este respecto, el Instituto Internacional de Derecho Marítimo fue creado en 1988 por la Organización Marítima Internacional, en Malta, para capacitar a los abogados con el fin de que los gobiernos cuenten con los conocimientos necesarios y sean asesorados sobre la aplicación y el cumplimiento de las normas marítimas internacionales. En los últimos 28 años, más de 881 exalumnos de 139 Estados y territorios se han entrenado con éxito en IMLI.

Una característica particular del programa IMLI es la exigencia de que un participante tenga que preparar un proyecto de texto que incorpore las disposiciones de un tratado internacional en el derecho nacional. Sin embargo, dada la magnitud del problema, los 35 abogados que se gradúan anualmente de IMLI, simplemente no son suficientes. Es cada vez más importante invertir en el fomento de la capacidad. Si la futura ley del mar, por muy bien diseñada que sea, tiene éxito, los Estados deben contar con la experiencia necesaria para aplicarla y hacerla cumplir. El IMLI, a petición de la OMI, puso en marcha en octubre de 2016 el programa de maestría en humanidades. En la legislación marítima internacional, este programa se centra en la necesidad de que los Estados cuenten con especialistas capacitados que garanticen efectivamente que la legislación nacional del país cumple con las normas adoptadas por la OMI y otras organizaciones internacionales.

Es gratificante ver que la demanda de nuestro entrenamiento continúa creciendo. Este año hemos logrado obtener fondos para más de 45 participantes en el próximo año académico. Tengo el gran placer de anunciar que hemos aceptado a dos oficiales del Servicio de Justicia Naval de la Armada de México para asistir al programa LL.M. (Master of Laws) que comenzará en octubre próximo. Quiero concluir con una nota positiva al elogiar los logros de la teniente Liliana Díaz Medina, que en mayo pasado obtuvo su maestría en derecho marítimo internacional –IMLI– con distinción y fue galardonada por el secretario general con el premio a la mejor tesis, titulada: «Eficacia de las actuales disposiciones internacionales en materia de embarque de buques para combatir el delito en el mar».

Esperamos continuar consolidando nuestra cooperación con la Secretaría de Marina-Armada de México.

Muchas gracias.

CONFERENCIA MAGISTRAL

# LOS ACUERDOS REGIONALES DE CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (ERP), SU CONTRIBUCIÓN Y APOYO EFECTIVO PARA LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE UN PAÍS TRIOCEÁNICO

CONTRALMIRANTE  
CARLOS FANTA DE LA VEGA

JEFE DE DIVISIÓN SUPERVISIÓN DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO,  
DIRECTMAR, CHILE.  
PRESIDENTE DEL ACUERDO ASIA-PACÍFICO, MOU DE TOKIO

Es egresado de la Escuela Naval “Arturo Prat”, especialista en Ingeniería Naval y sub especialista en Buceo y Salvataje. Posee la especialidad de Estado Mayor y el título de Profesor Militar de Academia en la Asignatura de Logística. Obtiene el Grado Académico de Maestro en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Administración y Logística. Ha desarrollado estudios de post título en “Administración y Mantenimiento de Sistemas de Defensa” en la Universidad de Manchester, Reino Unido, y de posgrado en “Administración de Recursos de Defensa” en la Universidad de Posgraduados de Monterey, California, Estados Unidos de América.

Se ha desempeñado como profesor e instructor de la Escuela Naval y en la Academia de Guerra Naval, y como profesor en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

Sus últimas comisiones son como Jefe del Departamento de Planes de la Dirección General de los Servicios, Sub Jefe de la Misión Naval de Chile en Londres y Agregado Naval Adjunto a ese país, Subdirector de la Dirección General de los Servicios, y Director de Ingeniería de Sistemas Navales de la Armada.

Los acuerdos regionales de control de buques por el Estado rector del puerto (ERP), su contribución y apoyo efectivo para la Autoridad Marítima de un país triocénico

El alcance de este texto es presentar los puntos de vista de los principales actores del ámbito marítimo nacional e internacional, respecto a los desafíos de su entorno y las oportunidades que éste ofrece para el desarrollo de las naciones. Su objetivo es analizar las diversas experiencias nacionales e internacionales para fortalecer la Autoridad Marítima Nacional.

En primer lugar, quiero agradecer a la Armada de México y su Instituto de Investigaciones Estratégicas (ININVESTAM) por la invitación a compartir con ustedes este apasionante tema y escudriñar cómo la implementación eficiente de la jurisdicción del Estado rector del puerto (ERP), puede contribuir efectivamente al alcance planteado para el seminario; esto, en cuanto a visualizar y enfrentar los desafíos y oportunidades que contribuyen a fortalecer a la Autoridad Marítima Nacional.

En segundo lugar, creo que una mirada a la jurisdicción ejercida por el Estado rector del puerto y los acuerdos regionales existentes a nivel global, pueden contribuir a enriquecer el presente seminario si consideramos lo que piensa la Organización Marítima Internacional, respecto de esta jurisdicción: «Si bien la CONVEMAR define la jurisdicción del Estado de abanderamiento, Estado ribereño y Estado rector del puerto; los instrumentos de la OMI, especifican cómo debería ejercerse dicha jurisdicción para garantizar el cumplimiento de las reglas sobre seguridad y prevención de la contaminación en el sector marítimo. El Estado de abanderamiento es el principal responsable de dar cumplimiento a dichas reglas. No obstante, una de las características más importantes de la evolución de la labor de la OMI en las últimas tres décadas es el aumento progresivo de la importancia de la jurisdicción por el Estado rector del puerto» [Consecuencias de la CONVEMAR para la OMI, del 30-ene-2014 elaborado por la OMI (LEG/MISC/8)].

En el presente texto mencionaré primeramente cómo el transporte marítimo constituye la columna vertebral del comercio y globalización mundial y cómo la Organización Marítima Internacional a su vez constituye un ente normativo global e internacional que es esencial e insustituible. Más adelante se especifica cómo es que la Administración Marítima y su Autoridad Marítima Nacional implementa integradamente la normativa internacional para que sus mares sean más seguros y sostenibles, en su triple rol de Estado ribereño, Estado de abanderamiento y Estado rector del puerto (ERP). Posteriormente analizaré cómo los acuerdos regionales de control de buques por el ERP se fueron gestando y cuál ha sido su contribución real a los objetivos internacionales de la OMI y a los Objetivos Nacionales de cada país en particular. Para finalizar, me referiré a cómo la jurisdicción por el ERP ha ido logrando efectos reales

y positivos en el mundo marítimo, mirando el futuro inmediato, señalando algunos desafíos y oportunidades que visualizamos debe acometer la SEMAR en su rol de Autoridad Marítima Nacional.

### **El transporte marítimo, destino oceánico de México**

No hay duda de que el transporte marítimo es la columna vertebral del comercio y la globalización mundial en un planeta de océanos. México, por su parte, es un país esencialmente marítimo con horizonte triocénico: el océano Pacífico y el océano Atlántico a través del mar Caribe. Esta voluntad marítima de México la manifiesta el presidente Enrique Peña Nieto en su discurso de conmemoración de los 100 años de la Marina de México, en el cual expresa: «Estamos convencidos de que el desarrollo de México y su proyección hacia el futuro pasa por el impulso de nuestro sector marítimo»; también se manifiesta en la política marítima pública propuesta por el vicealmirante Rubén Alfonso Vargas Suárez, en la cuál se expresó: «México, el camino es el mar, estoy seguro».

### **La OMI y su esencia como organismo internacional**

El carácter internacional del transporte marítimo ha demostrado con hechos que las acciones y medidas para contar con un sector marítimo internacional seguro, protegido, limpio y sostenible, son más eficaces si se realizan en un marco normativo global internacional concebido y amparado por la Organización Marítima Internacional, en lugar de depender de la acción unilateral de cada país sin coordinación con el resto. Justamente los acuerdos regionales de control de buques por el Estado rector del puerto, contribuyen a la esencia de la OMI, cubriendo los mares donde está presente el transporte marítimo internacional: tres de los nueve acuerdos regionales de supervisión por el ERP están directamente vinculados con México.

Para su efectivo accionar la OMI ha fomentado la adopción de más de 50 convenios y protocolos, así como más de 1000 códigos y recomendaciones sobre seguridad y protección marítima, prevención de la contaminación y otras normativas relacionadas. Es también en este accionar y adopción de convenios y normativas –por parte de la OMI–, en donde los acuerdos regionales de control de buques por el ERP han mostrado ser una herramienta eficiente para la implementación efectiva de toda la normativa vigente.

### **La OMI, un transporte marítimo responsable y sustentable**

El Objetivo 14 de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 de la ONU (ODS 14), establece: «Conservar y utilizar en forma sustentable los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible». Dicho objetivo entró en vigor el 1 de enero de 2016 y rige, junto con otros 16 objetivos, los programas de desarrollo internacional durante los próximos 15 años. Se debe destacar que los acuerdos regionales de supervisión de buques por el ERP se reunieron recientemente (mayo de 2017) en una conferencia ministerial conjunta, bajo el lema: «Salvaguardando un transporte marítimo responsable y sustentable».

## **La Administración Marítima, su triple rol**

Una Administración Marítima integral requiere ejercer en forma balanceada y coordinada su jurisdicción en su triple rol como Estado ribereño, Estado de abanderamiento y Estado rector del puerto. En primer lugar, la jurisdicción como Estado ribereño surge de la necesidad de que el Estado legisle sobre su mar territorial, lecho y subsuelo marino, plataforma continental y la zona contigua, siendo completamente soberano sobre esa jurisdicción marítima. [Autoridad Marítima como entidad gubernamental principal y otras entidades relacionadas como la agricultura, aduana, sanitaria, policía internacional, pesquera, entre otras].

En segundo lugar, la jurisdicción como Estado de abanderamiento surge de la necesidad de que el Estado pueda reconocer que un buque enarbole su pabellón y mantenga una responsabilidad visible de velar sobre el cumplimiento de las normas reconocidas por ese Estado. [Control, inspección, certificación y supervisión de naves mayores y menores (por el Estado de registro de una nave o administración)].

En tercer lugar, la jurisdicción como Estado rector del puerto nace de la necesidad de verificar que los buques que recalán voluntariamente a puertos y navegan en una región, cumplan las condiciones de seguridad exigidas por los convenios pertinentes de dicha región, que tienen como objetivo principal salvaguardar la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino. [Supervisión de naves extranjeras que arriban de forma voluntaria a puertos e instalaciones costa afuera de un Estado].

## **Los acuerdos regionales: su gestión y contribución**

Los acuerdos regionales son promovidos por la OMI, mediante su resolución A.682 (17) del año 1991, la cual reconoce la importancia de la contribución realizada a través de la cooperación regional, invitando la Asamblea de la OMI a los Gobiernos a que establezcan acuerdos regionales sobre la aplicación de medidas de supervisión por el Estado rector del puerto. De esta forma, con el tiempo se han establecido los siguientes acuerdos o *memorándums* de entendimiento (MoU) regionales: MoU de París, MoU Viña del Mar, MoU de Tokio, MoU Océano Índico, MoU Mar Mediterráneo, MoU del Mar Caribe, MoU de Abuja, MoU del Mar Negro y MoU de Riyadh. Los objetivos trazados inicialmente para estos acuerdos regionales se han ido consolidando como un efectivo régimen de supervisión de buques y constituyendo una potente red de acciones interregionales para erradicar que buques subestándar efectúen tráfico marítimo en sus respectivas regiones.

Han promovido una nivelación e igualdad de condiciones entre los participantes de la actividad marítima a nivel global. Al mismo tiempo, los nueve acuerdos regionales existentes hoy en día han ido fortaleciendo el denominado círculo de responsabilidad que implica a todos los usuarios

marítimos involucrados: armadores, banderas, organizaciones reconocidas, operadores marítimos, autoridades marítimas, compañías aseguradoras, instituciones financieras, astilleros, fabricantes de productos marinos, centros de instrucción marítima, autoridades portuarias y organizaciones de protección, entre otras. Al mismo tiempo, los acuerdos regionales han contribuido a salvaguardar un transporte marítimo responsable y sostenible, aunando esfuerzos mediante una herramienta efectiva y reconocida a nivel planetario, permitiendo de esta manera mejorar la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino y las condiciones de trabajo de la gente de mar a bordo.

Ello, es concordante con lo expresado por el secretario general de ONU en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Océanos: «Mejorar la salud de nuestros océanos es una prueba de multilateralismo en la que no podemos permitirnos el fracaso». Entre las variadas actividades contribuyentes de los acuerdos regionales de supervisión por el Estado rector del puerto, podemos mencionar las siguientes:

- Apoyo a implementación efectiva de Convenios de la OMI/OIT.
- Metas de inspecciones priorizadas por sistemas de riesgo de las naves, compañías, banderas y O.R.
- Elaboración de procedimientos, directrices y guías armonizadas.
- Resguardo de todas las regiones y mares del mundo minimizando la operación de naves subestándar.
- Ejecución anual de Campañas de Inspecciones Concentradas (CIC's) Conjuntas.
- Transparencia e información pública con la industria y usuarios marítimos.
- Ejecución permanente de programas de colaboración técnica y capacitación.
- Desarrollo y fomento del Código de Buenas Prácticas establecido mediante MSC-MEPC.4/Circ.2.
- Desarrollo de planificaciones estratégicas.
- Optimización de resultados de auditorías OMI.

### **Estado rector del puerto: su jurisdicción y efectos**

La continuación de los accidentes marítimos, pese al esfuerzo normativo realizado, hizo evidente que algunos Estados de abanderamiento o sus representantes, incluyendo organizaciones reconocidas, armadores, operadores de naves y también buques, no cumplían, en diversa medida, la normativa internacional que los propios países aprobaban en el seno de la OMI. Ello determinó que la manera más efectiva era el control mutuo, ejercido por los Estados sobre buques de otras banderas con procedimientos estandarizados y aceptados globalmente, promoviendo la creación de acuerdos regionales de control por el ERP.

El Estado rector del puerto no es y no puede ser sustituto del ejercicio responsable de los Estados de abanderamiento en su responsabilidad primordial. Se ha convertido en una segunda línea de defensa que contribuye efectivamente a que Estados de abanderamiento y sus OO.RR. cumplan los estándares vigentes. El ERP supervisa que naves extranjeras recaladas cumplan las normativas internacionales aceptadas por el Estado, contribuyendo a la seguridad de la vida humana en el mar y a la prevención de la contaminación marina. El efecto buscado es disuadir o impedir la operación, en aguas jurisdiccionales, de buques de banderas extranjeras potencialmente peligrosos, de bajos estándares materiales o con dotaciones de deficiente nivel profesional.

Para una implementación efectiva, los acuerdos regionales se basan fundamentalmente en la siguiente normativa IMO/ILO denominados Instrumentos pertinentes: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974/88), Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (Load Lines 1966/88), Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificada por los Protocolos de 1978 y de 1997 enmendados (Convenio MARPOL 1973/78), Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para Gente de Mar 1978 en su forma enmendada (Convenio de Formación STCW 1978), Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (ABORDAJES COLREG 1972), Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (Convenio de Arqueo Tonnage 1969), Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969 (CLC 1969/92), Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques (Convenio AFS 2001), Convenio Sobre Trabajo Marítimo (CTM-MLC 2006), Convenio sobre Aguas de Lastre (BWM 2004).

### **Mirando el futuro: algunos desafíos y oportunidades**

La adecuada implementación de la jurisdicción del Estado rector del puerto, integrada con la jurisdicción del Estado de abanderamiento y Estado ribereño, demanda algunos desafíos y oportunidades que podemos sintetizar en los siguientes aspectos:

- En cuanto a una disponibilidad de recursos planificada y sostenida en el tiempo:
  - Contar con una planificación financiera de alto nivel y recursos suficientes para mantener una infraestructura marítima nacional y capital humano competente, eficaz y adecuadamente sostenido en el tiempo; como un prerequisite básico para cumplimiento de su jurisdicción como ERP e integrado a su triple rol de la Administración Marítima del Estado.
- En cuanto a nuevas convenciones, códigos y normativa asociada:
  - Referido a su implementación: Nuevos convenios y códigos han incrementado el alcance de inspecciones del ERP, demandando

mayor capital humano y capacitación de los inspectores. Ejemplos de convenios recientes: MARPOL Anexo VI, Convenio BUNKERS, Convenio AFS, Convenio MLC, Protocolo PAL, Convenio WRC, Convenio BWM. Ejemplos de códigos recientes: Código III, Código Estabilidad, Código ISMBC, Código ESP, Código de Ruido, Código OO.RR, Código IGF, Código Polar.

Referido a su ratificación: Concretar la ratificación de instrumentos pertinentes de los acuerdos regionales que México aún no ha ratificado, destacando el Convenio Laboral Marítimo MLC 2006 y Convenio MARPOL Anexos III, IV y VI –entre otros–.

- En cuanto al aumento de requerimientos ambientales:  
La aplicación efectiva de una política medioambiental sostenible para la industria del transporte marítimo es un desafío diario y permanente para la supervisión por el ERP. Nueva legislación en el ámbito del medio ambiente tales como los Convenios BWM, AFS, MARPOL Anexo VI, entre otros; demandan continuar con esfuerzo y contribución con la prevención y control de la contaminación desde naves.
- En cuanto al aumento de carga administrativa:  
El continuo incremento de número de certificados y documentos exigibles durante la inspección (más de 120), ha repercutido en el aumento de carga administrativa de inspectores, requiriendo un esfuerzo para su disminución a fin de focalizarse en aspectos técnicos y operacionales que permitan mejorar más la calidad y eficiencia de las inspecciones. El uso de certificados electrónicos, contribuye a reducir la carga administrativa expuesta y su implementación en los acuerdos regionales junto a su aplicación por parte de todos los países debe estar acorde a la Circular OMI FAL.5/Circ.39/rev.2.
- En cuanto a optimizar transparencia e implantación del Código de Buenas Prácticas, comunicación y colaboración con la industria:  
Se requiere continuar con el esfuerzo que permita garantizar adopción efectiva del Código de Buenas Prácticas, el cual provee directrices referidas a estándares de integridad, profesionalismo y transparencia en las inspecciones. (MSC-MEPC.4/Circ.2 del año 2007). Asimismo, es preciso desarrollar y mantener actividades e intercambios con la OMI, organizaciones y grupos de interés pertenecientes al denominado círculo de responsabilidad marítimo. Algunos ejemplos al respecto: inclusión en planificaciones estratégicas y políticas nacionales; participación en actividades de colaboración técnica; ejecución de foros con la industria.
- En cuanto a la focalización del elemento humano y requerimientos operacionales:  
El elemento humano continúa siendo la primera causa de accidentes e incidentes marítimos. Es preciso perseverar en un continuo esfuerzo de supervisar requerimientos operacionales durante las

- inspecciones, por lo que ambos aspectos deben ser parte esencial de proceso educativo de formación y entrenamiento de nuestros inspectores.
- En cuanto a uso de nuevas tecnologías para el cumplimiento de normativa:

La tecnología continúa desarrollándose con rapidez y nos demanda estar atentos a su aplicación innovadora. Algunos ejemplos: sistemas de navegación electrónica, sistemas integrados, ciber seguridad, sistemas de comunicaciones. Asimismo, el intercambio de información y sistemas de almacenamiento de datos requieren promover un uso más inteligente de la información, incluyendo la utilización más efectiva de los sistemas de información de los acuerdos, OIT, GISIS y EQUASIS. Por otra parte, con el desarrollo de estas nuevas tecnologías aparecen nuevas oportunidades y nuevos riesgos en la supervisión, que tienen potenciales efectos en el sistema de inspecciones, especialmente en lo referido a nuevos equipamientos y elementos de apoyo para optimizar las inspecciones.
  - En cuanto al alineamiento efectivo con planificación estratégica OMI:

La OMI publicó su planificación estratégica para el período 2016-2022 y publicó su Plan de Acción de Alto Nivel para la Organización, y sus prioridades para el bienio 2016-2017. Consistente con dicha normativa de alto nivel es recomendable alinear la estrategia y políticas nacionales de la Administración Marítima Mexicana con la misión, tendencias, desarrollo y desafíos expuestos en dichos documentos de Alto Nivel de la OMI.
  - En cuanto al incentivo, reclutamiento y formación de inspectores.

Es preciso contar con planes de corto, mediano y largo plazo que incentiven el ingreso y reclutamiento de nuevos inspectores, creando planes de instrucción, entrenamiento y formación con adecuados programas de colaboración técnica, cursos básicos y avanzados, seminarios e intercambios, entre otras actividades. Asimismo, es recomendable participar en programas de colaboración con otros acuerdos regionales de control de buques por el ERP y sus miembros.
  - En cuanto a preparar auditoría OMI, ejecutando capacitación y explicitando estrategia nacional:

A México le corresponde ejecutar la auditoría OMI en el año 2022. Es conveniente planificar las actividades del próximo quinquenio de la Administración Marítima de México, para asegurar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos aplicables de la OMI, iniciando en el corto plazo el proceso de capacitación de los inspectores [particularmente cursos OMI 3.09 y 3.22] y explicitando la Estrategia Nacional, entre otros aspectos esenciales.
  - En cuanto a la incorporación a organizaciones gestión técnica/marítima del Asia-Pacífico:

Considerando la visión geopolítica/oceanopolítica de México, se aprecia

como una oportunidad, incorporarse a organizaciones de gestión marítima del Asia-Pacífico. México ha explicitado su interés de ser un actor global en el escenario mundial, con una área de acción estratégica expresa en consolidar alianza con Asia-Pacífico. En este aspecto, el Acuerdo de Asia Pacífico para el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto o MOU de Tokio y APHOMSA (Asia Pacific Heads of Maritime Safety Agencies), aparecen como dos organizaciones que pueden ser consideradas con esa visión.

En esencia, vemos que los desafíos visualizados pueden constituir una real oportunidad para que la nueva Autoridad Marítima, recientemente constituida en México, pueda continuar mejorando y salvaguardando un transporte marítimo responsable y sostenible en el tiempo, contribuyendo de esta forma a mejorar la seguridad de los buques, sus tripulantes y sus cargas, asimismo, contribuyendo a contar con una mejor protección del medio ambiente marino.

### **Reflexiones finales**

Gracias por vuestra invitación y a la distinguida audiencia por la oportunidad de compartir con ustedes los nuevos desafíos que enfrentan como Autoridad Marítima Nacional, y al mismo tiempo, poder comunicar qué estamos haciendo hoy en la actividad regional de control de buques por el ERP y cómo estamos mirando el futuro global, más allá del horizonte. Un futuro con la visión de eliminar eficientemente los buques subestándar de nuestros mares, un futuro con la convicción de que podemos prevenir efectivamente accidentes marítimos, un futuro en el que perseveraremos en el respeto al medio ambiente, un futuro donde continuaremos valorando aún más, la vida de hombres y mujeres que viven y trabajan a bordo de las naves.

# AMENAZAS INTERNACIONALES COMO DESAFÍO PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA

CONTRALMIRANTE  
LINDA LEE FAGAN

COMANDANTE ADJUNTO DE OPERACIONES, POLÍTICAS Y CAPACIDADES DE LA  
GUARDIA COSTERA DE LOS ESTADOS UNIDOS.

Cuenta con la Licenciatura en Ciencias Marinas de la Academia de Guardacostas de los Estados Unidos, una Maestría en Asuntos Marinos de la Universidad de Washington y una Maestría en Estrategia de Seguridad Nacional del Colegio Industrial de las Fuerzas Armadas. Ha sido reconocida con la Medalla de Servicio Superior de Defensa, tres Legiones de Mérito, la Medalla de Servicio Meritorio, dos medallas de Homenaje a la Guardia Costera y las medallas de Servicio Ártico y Antártico.

Ha sido Comandante del Primer Distrito; Comandante del Sector de Nueva York; Directora Adjunta de Operaciones del Comando Norte de los Estados Unidos; Oficial de guardia de cubierta a bordo del Buque Rompehielos Polar Star; Inspector Marino en Puget Sound–Washington, Mobile–Alabama, y New Orleans–Luisiana; Jefe de Operaciones Portuarias de la Oficina de Seguridad Marítima de Savannah; y Oficial Ejecutivo de Inspección Marina en Rotterdam. En el extranjero se ha desempeñado como Asistente Ejecutivo del Comandante y Vice–Comandante y Jefe de División de la Oficina del Extranjero y Fuera de Costa. Tiene amplia experiencia interagencial e intergubernamental. Ha trabajado tanto con la Organización Marítima Internacional como con la Organización Internacional del Trabajo sobre cuestiones relacionadas con el Estado del pabellón y el Estado del puerto, incluida la elaboración del Código Internacional de Seguridad Portuaria y de Buques y el Convenio Consolidado del Trabajo Marítimo.

Actualmente se desempeña como Comandante Adjunto de Operaciones, Políticas y Capacidades de la Guardia Costera de los Estados Unidos, donde es responsable de establecer y proveer estrategia operativa, política, capacidad y recursos para cumplir con las prioridades nacionales de misiones, programas y servicios de la Guardia Costera de los Estados Unidos.

Muchas gracias por sus palabras de bienvenida. Sin duda es un gran honor y un privilegio para mí poder participar en este seminario. Agradezco profundamente la invitación que me fue hecha para estar con ustedes durante la semana, así como el apoyo brindado por la Secretaría de Marina al ser sede de tan importante evento. La conferencia que presentaré el día de hoy la he titulado: «Amenazas internacionales como desafío para la protección marítima y portuaria».

En un mundo interconectado en el que las personas, los bienes y las ideas traspasan fronteras y mejoran nuestras vidas, la protección marítima representa sin duda un tema crítico de discusión y de gran preponderancia. Me gustaría compartir tres pilares de la Guardia Costera de los Estados Unidos que han sido de gran ayuda, durante más de 227 años de actividades, para el combate exitoso de amenazas marítimas:

1. Continuamente traspasamos nuestras fronteras tanto como sea posible, a fin de enfrentar las amenazas existentes mucho más allá de nuestra nación.
2. Hacemos uso de nuestros recursos limitados para combatir las más serias amenazas mediante la aplicación de un proceso de toma de decisiones basado en el riesgo.
3. Desarrollamos y fomentamos la evolución de vínculos clave con otras agencias gubernamentales, la industria y diversos organismos internacionales.

Las amenazas que desafían la protección portuaria y marítima son de carácter diverso, persistente, poderoso y se encuentran interrelacionadas. La Guardia Costera enfrenta estos desafíos mediante una estrategia multidimensional de gobernanza marítima que nos permite extender la frontera más allá de nuestras costas, de acuerdo a las posibilidades. Los aspectos únicos del dominio marítimo y los retos asociados a éste, exigen un enfoque global en el que se equilibren los elementos geográficos y funcionales de las naciones participantes.

Nuestro enfoque orientado hacia la seguridad hace uso del modelo de gobernanza marítima y comparte responsabilidades con otros socios a fin de ofrecer una disuasión creíble al mismo tiempo que se hace uso de la toma de decisiones basada en el riesgo. Con el enfoque multidimensional es posible extender nuestras fronteras marítimas y hacer frente a las amenazas incluso con anticipación a su arribo a las costas de los Estados Unidos.

Las operaciones de prevención y respuesta son llevadas a cabo en la tierra, en el aire y en el mar, con el fin de generar una disuasión efectiva y, por otro lado, minimizar las vulnerabilidades existentes en el sistema de transportación marítima. Estas operaciones son conducidas con el objetivo de debilitar la capacidad de los antagonistas para concretar exitosamente sus ataques y contribuir con la recuperación de las ofensivas que podrían efectivamente ocurrir.

La Guardia Costera busca equilibrar la seguridad y las acciones de respuesta con la necesidad de minimizar las alteraciones al flujo del comercio marítimo y de bienes. Al contar con bienes limitados para llevar a cabo estas operaciones, nos enfocamos en las áreas de más alto riesgo. La Guardia Costera realiza el proceso de toma de decisiones basado en riesgos, con el fin de decidir cuándo, dónde y qué equipo utilizar al ejecutar tales operaciones.

Así mismo, la Guardia Costera trabaja en conjunto con diversas entidades con el fin de enfrentar vulnerabilidades diversas en el sistema de transporte. Los bienes comunes marítimos y sus enfoques, son múltiples, diversos, de gran complejidad y de valor crítico para la salud y el bienestar de la comunidad marítima global. Estas alianzas se extienden a entidades de todos los ámbitos: internacional, nacional, estatal y local, tanto en territorio de los Estados Unidos como en el extranjero.

El mitigar las vulnerabilidades y las consecuencias potenciales a la par que se está a la vanguardia de las amenazas emergentes, es un proceso complejo y desafiante en el que es necesario el alcance y la participación activa en el panorama internacional. Este trabajo conjunto está orientado a equilibrar todos los niveles de la organización, desde el oficial de más alto rango en el gabinete de la Guardia Costera –almirante Zunkuft–, hasta el personal a bordo en cubierta, incluyendo a jóvenes maestros y oficiales en puertos distribuidos para el cumplimiento de las misiones establecidas.

Presentaré a ustedes dos ejemplos de la manera en que equilibramos estas autoridades y la toma de decisiones basada en riesgos, me apoyaré en dos experiencias reales que tuvieron lugar recientemente en los Estados Unidos.

El primer ejemplo corresponde a un polizón y a la forma en que aplicamos la notificación y la información a fin de enfrentar algunas amenazas marítimas. En julio, la tripulación de un barco encontró tres polizones a bordo, se notificó al Centro de Respuesta Nacional de la Guardia Costera –instalaciones centralizadas para el manejo de información– para que acudieran al lugar del hallazgo y llevaran a cabo las evaluaciones pertinentes desde el contexto de riesgo.

El Centro de Respuesta Nacional es el punto de contacto designado para situaciones de derrames de petróleo, elementos químicos, radiológicos o biológicos, en cualquier punto del territorio de los Estados Unidos, también es responsable de elaborar el reporte inicial de cualquier actividad sospechosa o de violaciones a la seguridad dentro de los puertos norteamericanos.

Una vez que el Centro Nacional de Respuesta recibió la información, los miembros de la Guardia Costera trabajaron en contacto con el Servicio de Aduanas y Protección Fronteriza de los EE.UU., así como con los operadores

de navíos con el fin de redireccionar el movimiento de éstos y llevar a cabo las búsquedas e investigaciones necesarias con anterioridad al arribo de los navíos al puerto de destino deseado.

Como ejemplo de la importancia de las relaciones en el intercambio de información entre agencias regulatorias clave –dentro de los Estados Unidos– fue posible adjudicar y cruzar la información, así como actuar de manera impecable, oportuna y contundente. De este modo, aseguramos que la amenaza fuera resuelta al mismo tiempo que se tuvo oportunidad de permitir que la carga y los bienes continuaran su ruta hacia el puerto.

Lo anterior contribuyó a asegurar que la frontera se extendiera tanto como fuera posible, aunque de manera razonada dadas las circunstancias prevalecientes. Por consiguiente, observamos que es posible continuar operando sin que la situación de conflicto esté presente una vez que el barco ha arribado al muelle. A continuación mencionaré un ejemplo adicional relacionado con la carga. En este caso contamos con la posibilidad de tomar una decisión informada basada en el riesgo, a fin de ejecutar nuestra autoridad y poder mantener un navío en alta mar y de este modo reducir al mínimo el riesgo para el público.

En enero, la Guardia Costera fue notificada respecto a un contenedor que podía estar transportando materiales ilícitos, localizado en aguas de los Estados Unidos. El capitán del puerto hizo uso de su autoridad para mantener al buque alejado de la costa negando su acceso al puerto deseado. La Guardia Costera movilizó un equipo de respuesta para abordar a dicho buque en compañía de autoridades locales y federales. Uniendo esfuerzos se verificó que el buque y su carga no representarían un peligro para los Estados Unidos y para el puerto.

Se trató de una respuesta efectiva, oportuna y sin contratiempos, lo cual se debe a que continuamente practicamos la coordinación de nuestros planes de seguridad y de manera rutinaria estamos en comunicación con diversos socios, tanto en la industria como en áreas gubernamentales. Por lo anterior podemos decir que indudablemente no es la primera vez que hayamos coordinado tanto el intercambio de información como las acciones requeridas en un evento real desde el mes de enero.

Así mismo, quería abordar brevemente el tema del ciberespacio ya que no lo hemos abordado en los últimos dos días. Hace aproximadamente dos meses, Maersk –importante empresa de buques a nivel global–, fue objeto de un serio ataque activista que alteró severamente sus actividades en todo el mundo; esto impactó a Europa, Norteamérica y Asia. Cuando surge una irrupción de esa naturaleza, en ocasiones, quienes pertenecemos a esta industria o incluso al área gubernamental, podríamos pensar algo así no podría ocurrirnos. Sin embargo, les aseguro que sí, puede ocurrir y no es más que cuestión de tiempo.

La Guardia Costera se encuentra constantemente trabajando en la protección de nuestra infraestructura marítima crítica a partir de un amplio arreglo de

ciberamenazas tanto a nuestra seguridad nacional como a nuestra prosperidad económica. Del mismo modo que ocurre con amenazas de tipo tradicional, el ambiente cibernético exige que seamos capaces tanto de construir y mantener alianzas como de tomar decisiones basadas en el riesgo.

Existen numerosas áreas en las que los sistemas de un buque que podrían estar en riesgo. Si se encuentra conectado a una computadora, tiene el potencial de sufrir un ciberriesgo o un ciberataque. Les aseguro que si se trata de equipo nuevo, muy probablemente se encuentre conectado a internet de algún modo. La mayoría de los proveedores de equipos nuevos se inclinan por contar con la capacidad de monitorear cosas como la energía y la eficiencia del motor. A su vez tienen la posibilidad de monitorear dicho equipo una vez que ha sido instalado. En el momento en el que una computadora se encuentra conectada a internet, el sistema está en riesgo; y como mencioné anteriormente, los buques modernos son globales, móviles y los sistemas de control industrial están indudablemente en riesgo frente a acciones malintencionadas.

A nivel de puerto, los sistemas que potencialmente podrían tener riesgos en ciberseguridad incluyen pero no se limitan a controles de acceso, cámaras de seguridad, lectores de placas de identificación, equipo de pantallas para seguridad de pasajeros, monitores de proceso y controles que monitorean las válvulas de flujo, posición de válvulas y niveles en los tanques. También son vulnerables los sistemas que controlan la maquinaria vital de carga en la interface del barco en la costa, como grúas, colectores y brazos de carga. El ataque a Maersk en fuente abierta nos transmitió el alcance e impacto del ataque de un software malicioso.

La Guardia Costera se encuentra trabajando con la industria marítima en la reducción de los riesgos conectados con el sistema de transporte marítimo, es decir, situaciones que amenazan a las personas, la propiedad y al medio ambiente. Mediante la reducción de impactos potenciales, reducimos riesgos y eliminamos amenazas. Por otro lado, nos encontramos desarrollando lineamientos voluntarios y sugerencias para los operadores de buques e instalaciones, de tal modo que podamos mostrarles la manera en que podrían mitigar riesgos.

Así mismo, deseo abordar una reflexión final como mirada hacia el interior de la Guardia Costera de los Estados Unidos y de la manera en la que hemos inculcado la integridad institucional. En un momento muy temprano nos dimos cuenta de que los puertos son lugares en los que se llevan a cabo grandes transacciones, mismas que cuentan con riesgos e impactos financieros significativos. En este contexto nuestros hombres y mujeres jóvenes interactúan, de manera permanente y continua, con los puertos y la comunidad. A fin de asegurarnos de que cada uno de ellos es una persona honesta y transparente, en conjunto con el gobierno federal hemos establecido ciertos requerimientos que deben cubrir los oficiales federales que brinden sus servicios en cargos de responsabilidad. Me gustaría hacer notar un par de ejemplos:

Declaraciones financieras: Cada miembro, incluida yo, debe hacer una declaración financiera personal y detallada que está sujeta a auditoría. Esta declaración es puesta a disposición del público a través de un sitio web, por lo que cualquier persona lo desee, puede consultar el estado de mis ingresos financieros y de mi riqueza; lo anterior mediante el uso de métodos transparentes que permiten ver la posición financiera de cada uno.

En segundo lugar, todos los empleados federales, civiles, militares y ciertamente cualquier empleado del gobierno federal que ocupe un cargo de responsabilidad, debe tomar una capacitación anual en la que se abordan temas como los regalos y presentes que les pudieran ser entregados, qué aceptar y qué no, especialmente en lo que respecta a las reglas y lineamientos de interacción con la industria y con todos aquellos a quienes regulamos.

Finalmente, abordaré el tema de los valores que nos anclan. Mientras visitaba su Museo Naval, descubrí que sus pilares y valores fundamentales son comparables a los nuestros. Para nosotros, los valores son: honor, respeto y devoción al servicio; para ustedes son: lealtad, patriotismo y honor. El sentido del servicio y orgullo en la organización naval que todos ustedes representan es la piedra angular que sostiene al personal en cuanto a cómo conducirse frente a todas las amenazas y peligros a los que se enfrentan. Como consecuencia de esta transparencia y de nuestra cultura, este sistema continúa fortaleciéndose y haciendo crecer el orgullo y la confianza de la población a la que servimos.

Nos debemos a la población y el servicio público es confianza pública, por lo que demanda integridad y lealtad hacia los sistemas de leyes y regulaciones: estándares éticos que aseguran que el bien de la nación es colocado por encima de cualquier interés privado. Con este enfoque continuamos la búsqueda para ganar la seguridad y tranquilidad de nuestros aliados. Contamos con la confianza plena de los Estados Unidos, por lo que no me cabe la menor duda de que con sus pilares, ustedes continuarán conquistando y manteniendo la seguridad absoluta de la población a la que sirven en los nuevos roles que asumirán como Autoridad Marítima Nacional.

Para concluir, deseo mencionar que la Guardia Costera busca continuar trabajando con nuestros socios marítimos occidentales a fin de continuar cosechando éxito en el futuro. En especial nos enorgullece colaborar de manera conjunta con nuestros socios de la Armada de México-SEMAR, ya que a la par que extienden sus autoridades marítimas, actualizan sus reglamentaciones, trabajan para desarrollar y apuntalar sus programas –de capacitación para las plataformas en alta mar, instalaciones en buques e inspecciones en puerto a buques de pasajeros–; desarrollan su programa de investigación marítima y coordinan y trabajan para administrar y fortalecer sus nuevas responsabilidades de Capitanía de Puerto. Lo anterior, mientras realizan sus diversas actividades tradicionales.

La Guardia Costera de los Estados Unidos cuenta con una sólida tradición de conversaciones e intercambio de información con la Armada de México, con la seguridad de que continuaremos así, deseo expresar mis felicitaciones a ustedes con motivo de sus nuevas funciones. Tengo certeza de los múltiples éxitos que están por venir para ustedes. El presente no es el comienzo de nuestra conversación sino la demostración de que existe de manera constante y robusta.

Me siento muy agradecida de haber podido participar en este evento de dos días. Muchas gracias por su amable invitación, estamos abiertos al constante e ininterrumpido intercambio de experiencias.

Gracias por su hospitalidad.

# LA AUTORIDAD MARÍTIMA ARGENTINA, ACCIONES PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA

PREFECTO GENERAL  
LUIS ALBERTO ZECCHIN

DIRECTOR DE PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DE LA PREFECTURA NAVAL

Es Licenciado en Seguridad Marítima por el Instituto Universitario de Seguridad Marítima de la Prefectura Naval Argentina; Licenciado en Ciencia Política y Gobierno, por la Universidad Nacional de Lanús, provincia de Buenos Aires; Auditor Líder de Calidad ISO 9000; ha tomado los cursos de: Eficiencia Energética; Curso de especialización en Máquinas navales; Curso Mayor y Curso Superior, graduado con honores de la Escuela Superior de la Prefectura Naval Argentina; y Curso de Oficial, graduado con Honores, de Institutos de Formación de la Prefectura Naval Argentina.

Se ha desempeñado como Jefe de la Sección Seguridad de la Navegación, Instructor de la Escuela de Suboficiales de los Institutos de Formación de la Prefectura Naval Argentina; Jefe de la Prefectura San Pedro, provincia de Buenos Aires; Jefe de la División Control de Gestión de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación; Jefe de la División Control de Buques por el Estado rector del Puerto; Oficial de Enlace ante la Guardia Costera de los Estados Unidos; Secretario en Asuntos Internacionales; Prefecto de Zona Lacustre y del Comahue, Provincia de Neuquén; Jefe del Departamento Deporte Náutico; Director de los Institutos de Formación de la Prefectura Naval Argentina; Director de Educación; Secretario General de la Prefectura Naval Argentina; Director de Protección Ambiental; Actualmente es Director General de Planeamiento y Desarrollo.

La Prefectura Naval Argentina es una institución de carácter bicentenario, integrada genuinamente al sistema de seguridad interior de conformidad con el marco legal vigente; concurrentemente, es responsable de más del 90 % de las tareas que corresponden a la administración marítima argentina: esta afirmación encuentra sustento en una nutrida legislación interna que define el amplio y homogéneo perfil de su competencia.

### **Naturaleza y organización**

La Prefectura Naval Argentina es la fuerza de seguridad a través de la cual el Poder Ejecutivo Nacional ejerce el servicio de policía de seguridad de la navegación, el servicio de policía de seguridad y prevención del orden público, la policía de protección del medio ambiente y conservación de los recursos naturales, la policía judicial, la policía auxiliar aduanera, migratoria y sanitaria y la jurisdicción administrativa de la navegación.

Es el órgano de aplicación de los convenios internacionales relativos a la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención y la lucha contra la contaminación ocasionada por los buques, y las materias técnicas y jurídicas relacionadas conforme lo establecen las leyes de aceptación vigentes en la República Argentina.

La Prefectura depende del Ministerio de Seguridad de la nación y su conducción superior se encuentra a cargo del prefecto nacional naval, quien asiste a la autoridad del Poder Ejecutivo Nacional en todo lo referente a la organización, preparación, empleo, administración, justicia, gobierno y disciplina de la Prefectura Naval Argentina. El subprefecto nacional naval es quien, a su vez, asiste al prefecto nacional naval ejerciendo el máximo nivel de supervisión de todas las actividades de la organización.

Además, la Prefectura posee tres organismos de coordinación superior: la Dirección General de Planeamiento y Desarrollo, la Dirección General de Seguridad y la Dirección General de Logística.

Para el cumplimiento de la misión asignada, la Prefectura ha adoptado una estructura que responde al concepto de centralización normativa y descentralización ejecutiva: organizado por una secretaría general, doce direcciones y tres regiones situadas estratégicamente a lo largo del territorio argentino.

Dicha estructura organizativa responde no sólo a un dilatado ámbito geográfico de actuación caracterizado por problemáticas locales particulares, sino también al vasto espectro funcional de alta, técnica aplicable a un entorno mutable por el creciente desarrollo tecnológico. En este contexto, la seguridad de la vida humana y bienes en las aguas, puertos y costas constituye el fin último de esta Autoridad Marítima.

## **Misión**

La Prefectura ejerce la policía de seguridad de la navegación, policía de protección ambiental y conservación de los recursos naturales, policía judicial, policía auxiliar pesquera, aduanera, migratoria y sanitaria; y el ejercicio de la jurisdicción administrativa de la navegación.

## **Visión**

La Prefectura Naval Argentina consolidará, desarrollará y potenciará su liderazgo como Autoridad Marítima; fortalecerá el cumplimiento de las responsabilidades emergentes de la misión asignada; potenciará su participación en los espacios de cooperación regional e internacional; maximizará el factor humano y la gestión eficiente de los recursos tecnológicos, materiales, financieros y económicos; garantizará la sustentabilidad del transporte y del comercio por agua.

## **Ejes estratégicos**

La Prefectura desarrolla sus funciones en torno a cuatro ejes estratégicos que conforman su esencia, a saber:

- Seguridad de la navegación y transporte fluvial y marítimo
- Protección ambiental y conservación de los recursos naturales
- Protección marítima y de la infraestructura portuaria
- Seguridad pública

## **Riesgos y amenazas**

Los desafíos que se representan en un mundo globalizado adquieren las más variadas características. La Autoridad Marítima es uno de los organismos del Estado argentino que se encuentra abocado a hacer frente a los diversos riesgos y amenazas que afectan a la protección marítima en un sentido amplio. De este modo trabaja para reducir los acaecimientos derivados de la navegación para garantizar la sustentabilidad del ambiente acuático, prevenir la explotación ilegal de los recursos del mar y asistir a la población frente a las catástrofes naturales.

En cuanto a la prevención delictual en su ámbito de actuación, orienta sus esfuerzos en la lucha contra el narcotráfico, el terrorismo, la trata de personas, las migraciones irregulares, el tráfico ilícito de migrantes, el tráfico de materiales sensibles (químicos, biológicos y nucleares), el contrabando y demás delitos económicos.

## **Acciones para el cumplimiento de los objetivos estratégicos**

La República Argentina por su posición y características geográficas, se encuentra ubicada frente a un vasto mar conectado con el interior de su territorio por dos extensos ríos, propicios para la navegación comercial y deportiva.

La Prefectura Naval Argentina –como Autoridad Marítima Nacional– tiene la responsabilidad de ejercer «la policía de seguridad de la navegación» en dichos espacios y todas aquellas funciones inherentes al Estado de abanderamiento y

Estado rector del puerto; abarcando un amplio espectro de actividades que se centralizan en el buque, el personal navegante y la navegación propiamente dicha como hecho técnico. En tal carácter, verifica las condiciones de seguridad, efectúa la inspección y certificación de seguridad de los buques acorde a los parámetros establecidos en los convenios internacionales ratificados por Argentina y la reglamentación nacional complementaria.

En virtud del Estado de abanderamiento otorga el uso y cese de bandera a los buques argentinos, aprueba y vigila técnicamente la construcción, modificación, reparación, desguace y extracción de buques, elementos de seguridad y salvamento. Asimismo, determina el franco bordo y el tonelaje de arqueo y otorga los certificados nacionales e internacionales de seguridad; previo análisis del resultado de las inspecciones técnicas pertinentes.

En cuanto al otorgamiento del uso y cese de bandera a buques argentinos, la Prefectura lleva adelante el Registro Nacional de Buques que comprende el registro de matrícula y el registro de dominio y demás derechos reales y gravámenes que recaigan sobre los mismos, a fin de resguardarlos y dar seguridad y eficacia a las transacciones que se realicen sobre ellos. Además, registra y habilita al personal embarcado y terrestre de la marina mercante nacional. Refrenda sus títulos dándoles validez internacional, otorga el correspondiente documento de embarco y asigna la dotación de seguridad de los buques con el objeto de asegurar el funcionamiento de sus servicios de emergencia.

Como única institución nacional con facultades específicas en materia de seguridad de la navegación, esta Autoridad Marítima ejerce funciones vinculadas al control del mar, elaborando estrategias para brindar seguridad a la vida humana y mantener una presencia permanente a lo largo del litoral marítimo argentino. Asimismo, tiene a su cargo el «Servicio de Tráfico Marítimo» que provee el control del tráfico así como el intercambio de información asociada entre las estaciones costeras y los buques y, de ser necesario, regula el movimiento de dicho tráfico a fin de afianzar la seguridad de la navegación, especialmente en áreas de gran densidad, en zonas que presenten dificultades a la navegación o donde hubiere transporte de cargas peligrosas.

Esta tarea es cumplida de manera ininterrumpida, atendiendo y dirigiendo el «Servicio de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación y la Salvaguarda de la Vida Humana en el Mar». A tal fin, cuenta con estaciones costeras ubicadas en el litoral marítimo, integrantes de una red por la cual se realizan más de medio millón de comunicaciones al año, sólo en relación a los buques pesqueros que operan dentro de la zona económica exclusiva argentina.

En este aspecto, la Prefectura ha desarrollado una importante herramienta que le permite cumplir su tarea: el «sistema guardacostas». Este sistema permite conocer la última posición informada por los buques gracias a la combinación

de la información que surge del Sistema de Identificación Automática (AIS), Sistema Satelital de Control Pesquero (SSCP), Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance (LRIT), y el Monitoreo de Guardacostas de la Prefectura (I-SAT). El sistema a bordo de los buques guardacostas denominado MIRA, consiste en un sistema informático que integra la información RADAR y AIS para brindar un preciso panorama de superficie y mejorar las actividades de vigilancia, monitoreo en el mar, y Movimiento de Buques Pasajeros y Cargas (MBPC) en una plataforma única. Esta aplicación, desarrollada sobre un Sistema GIS (sistema de información geográfica) permite optimizar la gestión del control, seguimiento y apoyo de buques que ingresan a puertos o navegan en el área marítima, fluvial o lacustre.

Por otra parte, en respuesta a las políticas de custodias y seguridad de la vida en las aguas, la Prefectura tiene a su cargo los Subcentros Coordinadores de Búsqueda y Rescate en el marco del «Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo» (Hamburgo, 1979), ratificado por el Estado argentino mediante Ley N° 22.445.

En el primer semestre del año 2017 la Prefectura ha concretado doscientos cincuenta y seis operaciones de búsqueda y salvamento, de las cuales ocho fueron asistidas a través de aéreo evacuaciones. Además, ha prestado Servicio de Asistencia Marítima (MAS) a un total de 374 embarcaciones menores y buques.

Ante la diversidad de funciones, la formación del personal de la Autoridad Marítima resulta un aspecto de particular trascendencia. En este contexto, su capacitación da respuesta a una necesidad de formación profesional completa, integral y que obedece a estándares internacionalmente establecidos y garantiza un alto nivel de competitividad en condiciones óptimas de seguridad, tanto para la vida humana como para la actividad económica y el cuidado ambiental.

Esta formación de calidad y excelencia actualizada y de pertenencia con la misión y función de la Prefectura, debe ser observada también en el campo de la seguridad pública y en aspectos tales como el de policía judicial, aduanera, pesquera, migratoria, sanitaria, jurisdicción administrativa de la navegación y función de policía ambiental en aguas de competencia nacional.

Estos conceptos constituyen uno de los pilares del Instituto Universitario de Seguridad Marítima, unidad funcional dependiente de la Prefectura Naval Argentina que asegura el acceso a sus propuestas académicas en materia de educación superior, sin discriminación de naturaleza alguna, contribuyendo de este modo a incrementar el conocimiento marítimo de su personal y de la sociedad en general.

En relación al tráfico fluvial, y particularmente en la hidrovía Paraguay-Paraná donde la jurisdicción argentina cubre una extensión de 2 556 kilómetros de un total de 3 442, la Prefectura articula los mecanismos necesarios para facilitar

la navegación y el comercio internacional en un marco adecuado de seguridad y protección ambiental, contribuyendo al ahorro de tiempo de navegación y costo de transporte.

Por otra parte, en razón de que las aguas portuarias son generalmente restringidas y riesgosas la Prefectura también ejerce allí como policía de seguridad de la navegación, controlando el tránsito portuario y exigiendo un estricto cumplimiento de las reglas y normas aplicables en la materia.

En cuanto al ejercicio del Estado rector del puerto, la actuación de la Prefectura se rige por el Acuerdo de Viña del Mar, concertado entre las Autoridades Marítimas latinoamericanas, de conformidad con las medidas propiciadas por la Organización Marítima Internacional para coordinar a nivel regional el control de buques, en procura de un cumplimiento más eficiente de las normas internacionales de seguridad. La secretaría y el centro de información de este sistema (CIALA) son sustentados por la Prefectura, conforme lo decidido por las Autoridades Marítimas de la región al firmarse el Acuerdo.

Bajo este marco, realiza inspecciones a los buques de navegación marítima internacional que ingresan a puertos nacionales y, en caso de detectar condiciones deficientes, los intimata a efectuar las reparaciones necesarias antes de proseguir su viaje.

### **Protección ambiental y conservación de los recursos naturales**

Esta Autoridad Marítima entiende en lo relativo a las normas que se adopten, previniendo la contaminación de las aguas fluviales, lacustres y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, provenientes de buques.

En lo que respecta al control de la pesca, la Prefectura interviene en lo relativo a la caza y pesca marítima y contribuye al cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales que rigen esa actividad.

El Régimen Federal de Pesca regula la actividad en aguas jurisdiccionales de la nación, es decir hasta las 200 millas marinas. El ejercicio de las funciones de policía en torno a la actividad pesquera se materializa a través del patrullaje preventivo y represivo de nuestras aguas jurisdiccionales, con acciones y tareas concebidas para emplear la mínima violencia, la máxima eficiencia y el menor costo, con personal capacitado y entrenado para ejecutar procedimientos policiales siguiendo estrictos protocolos que facilitan la acción de la justicia y a la vez garantizan el ejercicio del derecho de defensa.

Los procedimientos policiales que se realizan en la zona económica exclusiva constituyen una actividad operativa muy particular y sensible para las relaciones entre los Estados; por tal motivo, la Prefectura los lleva adelante con extrema prudencia, razonabilidad, gradualidad y adecuación de medios, ajustándose estrictamente a las normas y acuerdos nacionales e internacionales vigentes en la materia.

Los guardacostas de la Prefectura custodian celosamente el límite exterior de la zona económica exclusiva argentina durante los 365 días del año a fin de detectar el eventual ingreso de buques pesqueros extranjeros no autorizados a aguas jurisdiccionales argentinas, cumpliendo de este modo con la función de preservar los recursos ictícolas de la nación.

Recientemente la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la Organización de Naciones Unidas adoptó por consenso las recomendaciones sobre la presentación argentina respecto a la extensión de su plataforma continental –más allá de 200 millas marinas–, a una distancia de hasta las 350 millas marinas.

En dicho ámbito, como Estado ribereño ostenta derechos de soberanía a los efectos de la exploración y de la explotación de sus recursos naturales minerales y otros recursos no vivos del lecho y subsuelo de las áreas submarinas, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias. Tales derechos son exclusivos; es decir que, si no explora la plataforma continental o no explota sus recursos naturales, nadie podrá emprender estas actividades sin su expreso consentimiento.

Si bien dichos derechos no afectan la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni el espacio aéreo situado sobre tales aguas y su ejercicio no afectará a la navegación ni a otros derechos y libertades de los demás Estados, resulta fundamental materializar la custodia efectiva de tales recursos a través de patrullajes de la Autoridad Marítima Nacional.

En tal sentido, la Prefectura Naval Argentina –como integrante del sistema de seguridad del Estado– realiza el control y vigilancia tanto de la zona económica exclusiva como de la plataforma continental. Las tareas de prevención, resguardo y protección de las riquezas en los espacios marítimos mencionados exigen un gran esfuerzo económico, logístico y humano por parte del Estado y, en particular, de la institución. No obstante, el ejercicio de los derechos inherentes a la soberanía nacional resulta razón suficiente para su cuidado.

### **Protección marítima y de la infraestructura portuaria**

Ante las amenazas que representa el crimen organizado transnacional, la Prefectura aplica el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) –del cual es autoridad de aplicación a nivel nacional desde el año 2004– para crear ámbitos de control en los puertos que contribuyan al desarrollo económico y comercial en forma segura.

En estos ámbitos, trabaja en pos de garantizar la seguridad del transporte marítimo, de las propias instalaciones portuarias y su zona de influencia; previniendo delitos como el narcotráfico, la trata de personas, el terrorismo, el contrabando, el tráfico ilícito de migrantes, etc.

Con un plantel de auditores realiza evaluaciones de riesgo, trabajando además en el análisis y aprobación de los Planes de las Instalaciones Portuarias y la capacitación a los diferentes sectores del quehacer portuario. En este sentido, impulsa la mejora continua de los planes de contingencia adecuándolos a las crecientes necesidades de seguridad.

Participa activamente en distintos eventos internacionales, ratificando la integración y cooperación a nivel regional e internacional en los temas relacionados con la seguridad de los puertos y los buques. Además, presta asistencia a aquellos países que lo requieran, en lo que respecta a la formación del personal que realiza tareas relativas a la protección marítima y portuaria.

Otro aspecto a destacar, es su participación en el Programa Internacional de Visitas Recíprocas en Materia de Seguridad Portuaria, llevado adelante por el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América. Este programa tiene como objetivo compartir experiencias, sugerencias y mejores prácticas en lo que respecta a la aplicación del Código PBIP.

Finalmente, la Prefectura cumple funciones de seguridad pública en los ámbitos mencionados en los párrafos precedentes y en cualquier otro lugar del territorio nacional donde el Poder Ejecutivo Nacional –a través del Ministerio de Seguridad de la Nación– lo disponga.

En este sentido, la implementación del «Operativo Fronteras», ha significado una ampliación del ámbito de responsabilidad asignado a la institución, con el objeto de incrementar la vigilancia y el control del espacio terrestre, fluvial y aéreo de jurisdicción nacional en las fronteras noreste y noroeste de la República Argentina, así como la aprehensión y judicialización de los incursores ilegales. Se trata del ejercicio del poder de la policía, tendiente al mantenimiento del orden público y la seguridad interna.

En el contexto internacional, el Estado argentino es miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) desde el año 1953 e integra el «grupo b» de países dada su larga trayectoria e integración con la comunidad marítima. Por tal motivo, la Prefectura mantiene el compromiso de acompañar y asistir a la delegación argentina en el seno de esta organización, con el firme objetivo de aunar criterios y alcanzar niveles adecuados de seguridad marítima, protección portuaria y ambiental.

Desde el año 2009, esta institución cuenta –de manera permanente– con un oficial superior como asesor técnico de la representación argentina ante la OMI. Además, miembros de esta Autoridad Marítima han presidido comités y subcomités ejerciendo, actualmente, un oficial jefe, la vicepresidencia del Comité de Seguridad Marítima.

La Prefectura Naval Argentina participa en otras organizaciones internacionales como por ejemplo, en el Comité de Expertos en el Transporte de Mercancías Peligrosas y Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (UNECE), y en la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), donde asesora a la delegación argentina ante la OMI del grupo de expertos conjunto de la OMI/UIT sobre cuestiones de radiocomunicaciones marítimas.

En lo que respecta a la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO), la Prefectura es la coordinadora internacional del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT). Como responsable del funcionamiento, operación y mantenimiento de dicho sistema, integró esta herramienta a otras tecnologías como uno de los pilares fundamentales dentro del sistema de localización y posicionamiento de buques.

En relación al Mercado Común del Sur (MERCOSUR), la Prefectura participa en las reuniones de «Ministros del Interior y Seguridad del Mercosur» y de «Jefes de Policía y Fuerzas de Seguridad del Mercosur y Estados Asociados».

Participa además, en las reuniones de la «Oficina Regional de Interpol para América del Sur» en temas relacionados con su función específica. Asimismo, forma parte de la Red Operativa de Cooperación de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM) que es el órgano regional a través del cual las autoridades marítimas actúan integradamente en distintos planos de cooperación. La institución ejerció la secretaría (rotativa) en el bienio 2010-2011. Cabe destacar que durante la cuarta reunión ordinaria de la ROCRAM (1992), fue aprobado el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar).

### **Conclusión**

La Prefectura Naval Argentina contribuye a velar por la seguridad marítima, la protección portuaria y ambiental, la conservación de los recursos naturales y la seguridad pública, facilitando un transporte marítimo internacional en condiciones más seguras.

Con su accionar permanente, la autoridad marítima nacional orienta sus esfuerzos hacia el desempeño de funciones considerablemente heterogéneas y abocadas al cumplimiento de objetivos estratégicos de contenido pluridisciplinarios. Cuenta con una alta especialización técnica y profesional que se complementa con el despliegue de medios y tecnología de avanzada. Ello ha permitido al Estado argentino ser reconocido dentro del concierto de las naciones con una extensa tradición marítima.

De este modo se evidencian los beneficios de contar con una agencia multifunción. Una agencia que aglutina las distintas tareas del ejercicio de la administración marítima en relación con la seguridad marítima y portuaria, a fin de generar una mejor plataforma para enfrentar las amenazas de manera ágil y eficiente.

Estamos convencidos de la necesidad de que todas las Autoridades Marítimas aunemos esfuerzos a fin de enfrentar el crimen organizado transnacional, materializado a través del narcotráfico, el terrorismo, la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes.

# EL IMPACTO DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA PREVENCIÓN Y DISMINUCIÓN DE RIESGOS

DOCTOR  
MAXIMO JR. MEJIA

DIRECTOR DEL PROGRAMA DE DOCTORADO Y TITULAR DE DERECHO Y POLÍTICA DE LA UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL (WMU-MALMO, SUECIA)

Es Doctor en Filosofía, por la Universidad de Lund. Su tesis doctoral se titula “Derecho y Ergonomía en Seguridad Marítima”. También es Maestro en Ciencias en Administración de Seguridad Marítima, por la Universidad Marítima Mundial; Maestro en Derecho y Diplomacia en la Fletcher School; Licenciado en Ingeniería, por la Universidad de Lund y Licenciado en Ciencias, por la Academia Naval de los Estados Unidos .

Director del Programa de Doctorado y Jefe de la Especialización en Derecho Marítimo y Políticas de la Universidad Marítima Mundial, donde ha sido miembro de la facultad residente. Fue Comandante de la Oficina de Control del Estado del Puerto de Manila, Comandante de la Estación de Guardacostas de Iligan, Director Ejecutivo Adjunto del Grupo de Trabajo Presidencial sobre Desarrollo Marítimo y Jefe Adjunto del Personal de Seguridad de la Navegación.

Ha sido conferencista y orador en talleres y conferencias en más de 30 países, en todos los continentes, excepto la Antártida. Autor y co-autor de más de 60 artículos publicados; editor y coeditor de 7 libros. Las áreas de investigación y enseñanza del Dr. Mejia son la política marítima, el derecho marítimo, las leyes y políticas laborales marítimas, los factores humanos, y cuestiones relacionadas con la seguridad. También es Editor Asociado del WMU Journal of Maritime Affairs.

Estuvo en la Universidad Marítima Mundial como Administrador de la Autoridad de la Industria Marítima en Filipinas, donde fue el principal arquitecto y ejecutor de una reforma integral del sistema de educación, capacitación y certificación marítima del país, así como de otros programas de mejoramiento de la seguridad marítima. Lloyd’s List incluyó al Dr. Mejia en su lista de las 100 personas más Influyentes del Mundo en la Industria Naviera.

Antes de hablar del tema que me fue asignado: «El impacto de la seguridad marítima en la prevención y disminución de riesgos», es muy importante discutir brevemente sobre cómo la prevención y reducción de riesgos han evolucionado durante el siglo XX en el contexto de la seguridad marítima.

Como todos sabemos, el marco legislativo internacional que promueve la seguridad marítima encuentra sus raíces en el desastre del Titanic, a partir de ese acontecimiento han surgido diferentes versiones y reiteraciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés). Lo común entre las diferentes versiones es la gran confianza que se deposita en la ciencia y tecnología para reducir riesgos. La idea ha sido que si se equipa un buque con ciencia y tecnología entonces éste será inhundible. No obstante, más de medio siglo después, de hecho dos décadas luego del primer convenio de la OMI, todavía hay una gran frustración en el número accidentes marítimos que ocurren en el mundo. Esto envió al sector marítimo hacia la búsqueda de certidumbre. ¿Qué es lo que está mal con la tecnología? Si tenemos estas maravillosas convenciones, ¿por qué los buques se siguen hundiendo?

En la década de los 80 hubo un cambio de paradigma en la respuesta de la pregunta principal, nos estábamos enfocando en la ciencia y la tecnología y habíamos olvidado otra parte muy importante del buque: el elemento humano. Hubo estudios que mostraron que al menos 80 % de estos accidentes tenían relación directa con el error humano.

En el siguiente diagrama (figura 1) podemos apreciar que dentro del buque existen dos subsistemas importantes: el subsistema del personal relacionado con los humanos, y el subsistema tecnológico relacionado con la ciencia y tecnología. Ambos deben ser diseñados de manera conjunta, de lo contrario, si se diseña un subsistema sin tomar en cuenta el otro, el resultado final es un buque inseguro. Por lo tanto, podríamos tener el buque más avanzado en el mundo, tecnológicamente hablando, pero si la gente que lo opera no está debidamente entrenada y calificada, no desempeñará sus labores adecuadamente y por lo tanto ese buque no es seguro.

Mientras tanto, los accidentes todavía ocurren. Después de mucha frustración esto eventualmente dio como resultado la incorporación de la toma de decisiones a base de riesgos como un ejercicio obligatorio a bordo de los buques a través del código IGS. Lo anterior es el preámbulo para establecer cómo las inquietudes de seguridad marítima se precipitaron en cuanto a la prevención y reducción de riesgos a bordo de los buques. Ahora bien, podemos comenzar a enfocarnos en el tema «El impacto de la seguridad marítima en la prevención y disminución de riesgos».

¿Cuál es el impacto de la seguridad marítima en la prevención y disminución de riesgos? Para responder esto, tendremos que hacer una pregunta como la que hicimos anteriormente: ¿Cuál fue el acercamiento tradicional? El acercamiento tradicional de la OMI fue ignorar la protección marítima en lo que a ellos

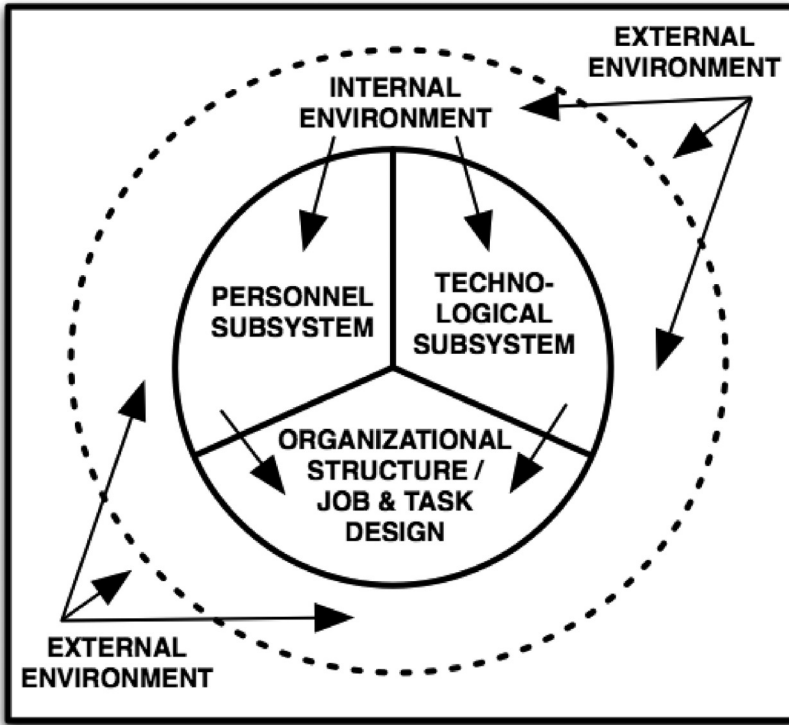


figura 1

conciene. Esto en su momento fue un problema político fuerte, la prioridad en términos de prevención y reducción de accidentes estuvo relacionada con la seguridad y no con la protección. En la década de los 70 y 80 esto cambió, por ejemplo, cuando los movimientos de liberación empezaron a tener ataques terroristas, la mayoría fueron en tierra y vías aéreas, eventualmente también en el medio marino.

Un ejemplo del acercamiento tradicional es el incidente «Santa María», que fue el secuestro de un barco por rebeldes portugueses, eventualmente arribó a Brasil y dio como resultado la muerte de al menos un Oficial a bordo del barco. Ese evento creó los estándares marítimos internacionales concernientes a la OMI. En 1985, tuvimos el incidente «Achille Lauro», suceso de toma de rehenes que involucró a un buque de bandera italiana: fue llevado a cabo por operativos del Frente de Liberación Palestina. Éste probablemente fue el comienzo de un cambio de paradigma porque a diferencia del incidente Santa María, el Achille Lauro dio como resultado algunas medidas para la OMI como la adopción del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación (SUA), en 1988. Esto efectivamente definió la ofensiva de actos ilegales en contra de la seguridad de la navegación. La OMI sigue siendo muy cuidadosa

de las implicaciones políticas al nombrar una convención relacionada al terrorismo, por lo que que la palabra terrorismo no figura ni en el título de la convención ni en texto de la misma. Todo tiene que ver con actos ilegales en contra de la navegación y seguridad marítima.

¿Cuándo nos fue posible definir la ofensiva? Esto derivó en medidas no obligatorias en la prevención y reducción del riesgo en la OMI. Hubo medidas que debieron ser obligatorias y se quedaron a modo de recomendación, es decir: La circular MSC/ Circ. 443 pudo ser el comienzo de un cambio de paradigma si recordamos el año 2001, cuando atestiguamos los ataques del 9/11 en contra de objetivos en EEUU. Esto dio pie, en términos de introducción a las preocupaciones de protección marítima, al trabajo formal de la OMI, mejor dicho del Comité de Seguridad Marítima. Hubo una resolución del Consejo de Seguridad de la ONU y subsecuentemente una resolución de asamblea de la OMI, buscando el desarrollo de medidas para proteger buques y personas en contra de amenazas a la protección marítima, dando como resultado el código PBIP. La amenaza es clara entre los incidentes Achille Lauro y 9/11 porque el código PBIP es realmente un instrumento basado en la circular MSC/Circ. 443.

Centrado en el desarrollo de un sistema de seguridad a bordo, particularmente el plan de seguridad del buque es la evaluación de seguridad del barco. El conducir una evaluación de seguridad al buque implica la identificación de riesgos que formarán la base para el desarrollo de medidas de protección en el plan de seguridad del buque.

¿Ha sido exitoso el código PBIP como un instrumento y ejercicio formal de medidas de prevención y reducción de riesgos a bordo de un buque? ¿Cómo ha alcanzado el código PBIP su resultado deseado? ¿Cuál es el estado de protección en contra de actos ilegales como la piratería, robo armado, terrorismo y violencia marítima a través de medidas empleadas por administraciones marítimas de propietarios y operadores de buques, instalaciones portuarias, instalaciones en alta mar y otras organizaciones marítimas?

Una forma de ver esto, o bien una forma de medir la efectividad del código PBIP, es mirar los resultados de entradas y salidas. Las salidas son más fácilmente medibles, éstas son los elementos más tácticos de la implementación del código PBIP. Esto puede involucrar –por ejemplo– un análisis estadístico de reportes de inspección del Estado Rector del Puerto, pero son manifestaciones muy superficiales en términos de efectividad del código PBIP. Creo que los resultados de salida son los elementos más estratégicos de los objetivos del código PBIP, son mucho más importantes. ¿Tenemos una situación mejorada de protección marítima hoy en día? ¿Nos sentimos más seguros en la actualidad?

Con base en las respuestas de salida, podríamos preguntarnos lo siguiente: ¿Se ha desarrollado un cultura de Protección Marítima a bordo del buque? ¿Los ataques terroristas han sido prevenidos? Esta es una pregunta muy difícil de

contestar ya que pueden haber avances en materia regulatoria, sin embargo lo más importante es saber qué está sucediendo en la práctica. Es aquí donde las salidas son probablemente más fáciles de manejar, enumerar las detenciones o deficiencias relacionadas al PBIP, enumerar los ataques de piratería, etcétera.

Es muy difícil evaluar el éxito obtenido debido a que no hay tablas que pudieran ser de ayuda para calcular, evaluar, predecir y cuantificar la cantidad de incidentes que se han prevenido. Quizá el hecho de que no hay mayores eventos de terrorismo marítimo es una señal de éxito. Resulta complicado darle base científica a esto si revisamos las estadísticas relacionadas al terrorismo marítimo, ataques de piratería y robo armado porque tal vez estos actos están relacionados a una guerra civil y no al terrorismo. En la siguiente gráfica se pueden observar las estadísticas en cuanto a los ataques de piratería y robo armado gracias al buró marítimo internacional. Podemos ver muchos altibajos referente al número de ataques e intentos de ofensiva en el mundo (Figura 2).

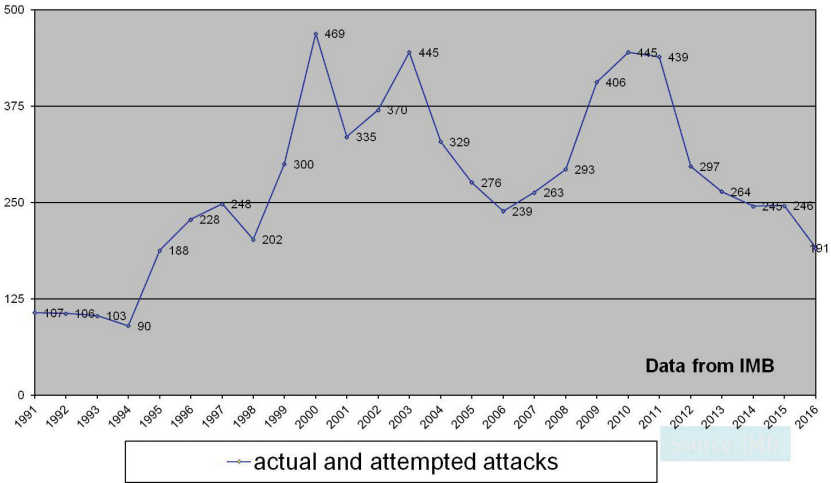
En la siguiente gráfica la línea roja representa los ataques a buques ocurridos en la costa de Somalia. El problema de la piratería en contra de buques alcanzó su máximo impacto en 2011 y 2012, ahora el número de ataques afortunadamente han disminuido. Incluso el sureste de Asia ha experimentado estos altibajos (Figura 3).

Acerca de la reducción y prevención del riesgo, podríamos decir que los problemas de protección marítima –terrorismo (por los ataques del 9/11), piratería y robo armado– son cuestiones que han aumentado la aplicación de medidas para la reducción y prevención de riesgos, éstas fungen como principios para la toma de decisiones. Y eso es evidente no solo en el código PBIP, el cual encarna este acercamiento más que cualquier otro instrumento.

La industria marítima ha desarrollado protección para sus buques en contra de la piratería y el robo armado. La cultura de protección, que está evolucionando, está siendo desarrollada a bordo de los buques: una nueva protección relacionada a los requisitos de entrenamiento en la convención STCW. Se pueden ver ejemplos de esto en la vida real, quizá alguno de ustedes haya leído el caso del Sea Princess, un crucero de lujo que estaba transitando a través de las aguas de Somalia y pasaron por un ejercicio de protección que empezó a preocupar a los pasajeros. Cuando el personal del buque explicó a los pasajeros lo que se estaba llevando a cabo: un ejercicio de seguridad, fue entonces todo más claro, dando así inicio al desarrollo de una cultura de seguridad a bordo de ese buque.

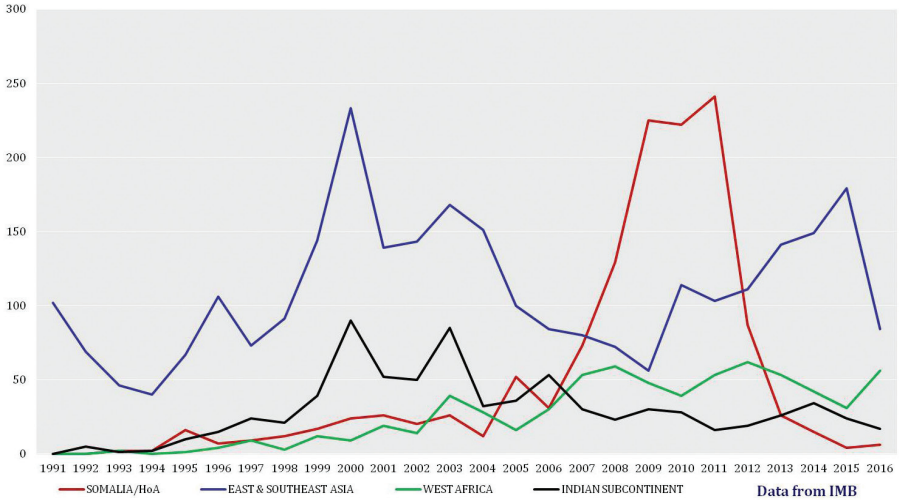
¿En dónde nos deja esto? En lo que respecta a la protección marítima, estamos viendo –sin tener bases científicas– que necesitamos conducir más estudios e investigaciones en esto. Observamos cierto éxito pero no debe haber espacio para complacencias. La historia nos mostrará que tan pronto como el mundo olvide la protección marítima, comenzará a levantarse de nuevo en diferentes partes del mundo. El transporte aún será usado como un vector para el terrorismo,

## Piracy attacks worldwide (1991-2016)



(Figura 2)

## Piracy attacks worldwide (by region)



(Figura 3)

Maximo Mejia 22-23 august 2017 Veracruz, México.

aunque hoy en día no hemos visto afectado al sector del transporte marítimo. No obstante, observamos en el mes de agosto tres ataques vehiculares de alto perfil, uno en Francia, uno en Estados Unidos, uno en España. Sólo durante las tres primeras semanas de agosto, se usaron catorce autos y camionetas bomba en diferentes partes del mundo.

Esto nos deja una advertencia para acabar con el fenómeno del buque al desnudo. Cuando tenemos largos periodos de estar libres de incidentes serios, ya sea seguridad o protección, por lo general hay una reducción gradual en los niveles de protección y seguridad. De esta forma termino con un intento de conectar mi presentación con el tema del Día Marítimo Mundial, «conectando, buques, puertos y personas». El código PBIP, el cual direcciona la protección marítima, encarna esta conexión y es el primero dentro del contexto de un marco legal internacional obligatorio. Es un código de seguridad que realmente articula a buques, compañías de transporte, puertos y personas –refiriéndonos a los marinos vinculados a estas tres personalidades: el Oficial de protección del buque, el Oficial de seguridad de la instalación portuaria y el Oficial de seguridad de la compañía–.

Estoy profundamente agradecido por las atenciones recibidas por la Secretaría de Marina-Armada de México, sepan ustedes que el recuerdo de esta visita quedará profundamente en mi corazón. Muchísimas gracias.

# EL CANAL DE PANAMÁ, SU EXPANSIÓN E IMPACTO EN EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL

LICENCIADO  
ÓSCAR EUCLIDES BAZÁN VELASCO

VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO COMERCIAL DEL  
CANAL DE PANAMÁ

Es Licenciado en Administración de Negocios en la Universidad de Panamá. Completó sus estudios de Posgrado en Administración Estratégica, y Maestrías en Administración Marítima y Mercadeo, en la Universidad Latinoamericana de Ciencias y Tecnología en Panamá.

Se desempeñó como vocero oficial y participante activo en el desarrollo del Programa de Divulgación del Proyecto de Ampliación del Canal de Panamá, el proyecto más trascendental e histórico de la nación panameña.

Ha participado como orador en numerosos cursos, seminarios, foros, congresos y conferencias de la industria marítima, transporte y logística, tanto en Panamá como a nivel internacional.

Ha sido docente en distintas universidades públicas y privadas a nivel nacional. Es miembro activo de la Asociación Panameña de Ejecutivos de la Cadena de Abastecimiento.

Actualmente es vicepresidente ejecutivo de Planificación y Desarrollo Comercial del Canal de Panamá.

Panamá es un pivote importante en todo lo que sucede continental y regionalmente debido a que es un acceso que facilita el tránsito de buques a través de la vía interoceánica. Hoy me ha tocado compartir con ustedes un poco de historia en este contexto regulatorio, un poco de lo que es la actividad marítima desde la óptica comercial. Antes de empezar les presento algo del perfil de este país que tomó la decisión de hacerle una ampliación al canal –a través de un referéndum en el año 2006– que impactó positivamente al término de 12 años.

Panamá tenía un PIB de 19 billones de dólares y pasados esos 12 años llegamos actualmente a alcanzar una economía de 56 billones de dólares. Esto no es para vanagloriarse, la comandante Linda Fagan dijo que somos servidores públicos y debemos ser transparentes con los ciudadanos que nos eligieron y a quienes estamos sirviendo. Cuando mostramos estas cifras lo más importante es presentar que hay una mejora en la calidad de vida de mis compatriotas; bienestar que no sólo se dice sino que se trabaja para generarlo.

El gran problema que tenemos en estos días no es la planeación sino la ejecución de lo que se proyecta, ¿por qué la ampliación del canal? Realmente esto fue un proyecto motivado por una exigencia de demanda que nos obligó a hacerlo «o te expandes o mueres». Imagínese usted a un país con una economía –de hace 12 años– de solamente 19 billones de dólares, embarcarse en un proyecto de 5 billones de dólares, que representa un 20 % de lo que el país produce. Hay que imaginarse semejante decisión.

Estábamos ya aproximándonos a la capacidad máxima del canal y sabíamos que si no hacíamos algo, eventualmente íbamos a pasar a la historia como un canal que simplemente pasa buques pequeños: así fue la «radiografía» que hicimos. Sin embargo desde los inicios del canal –en el año de 1914– hasta este 2017 vemos que el número de tránsitos desde los años 70 ha sido estable, y la razón es porque el tamaño promedio de los buques ha ido creciendo, los tránsitos se han mantenido sostenibles y el tonelaje ha ido incrementándose. ¿En qué consistió la ampliación? La ampliación radica en que antes un buque panamax, que escasamente podía transportar 5 000 TEUS hoy lo podemos multiplicar por 3. Esta capacidad hace competitivo no solamente al canal sino a toda la región, inclusive a México.

Desde el año de 1939 los norteamericanos pensaron ampliar el canal de Panamá e iniciaron excavaciones. En ese entonces aún no ganaban la Segunda Guerra Mundial y sus aspiraciones eran pasar los portaviones de un lado a otro. Cuando concluyó la Segunda Guerra Mundial y habiéndose posicionado en territorio europeo, ya no era necesario ampliar el canal así que las excavaciones quedaron ahí por más de 70 años. Esas mismas excavaciones son las que el Estado panameño decidió utilizar para ampliar el canal y hoy en día lucen como las conocemos.

La ampliación del canal tuvo una duración de 8 años y medio, pasado ese tiempo fue posible atestiguar el acceso de grandes embarcaciones como el primer tránsito del barco chino COSCO Shipping Panamá, un buque de 9 200 TEUS, además de buques Maerks con una capacidad de 4 800 TEUS. El día de la inauguración tuvimos una ceremonia con visitantes de 36 países y más de 60 corresponsales, hubo una asistencia de 39 mil personas en un día tan significativo para el pueblo panameño. El día de ayer, transitó por el canal de Panamá un buque que salió de Samsung Heavy Industry de Corea, recorrió 6 puertos en el noreste asiático y salió de Shanghái directo a Panamá transportando 14 891 TEUS —el 80% de la capacidad del barco—.

Esta transformación que recibió la industria marítima nos lleva a pensar y a digerir qué está sucediendo. ¿Cuál es el impacto a futuro? Para nosotros la ampliación del canal nos plantea que hay deberes y responsabilidades, esta ampliación nos indica que la economía de escala se va a seguir desarrollando. ¿Por qué? Porque lo que se quiere es que la carga transportada vaya de origen a destino teniendo un menor costo por unidad transportada. Hay más actividad de transbordo, nuevas rutas, nuevos productos, nuevos *commodities* que se dan pero eso impone también necesidades de capacidad adicional tanto en terminales de contenedores, como en terminales de ferrocarriles, de vehículos y puertos multipropósito.

En este contexto hay oportunidades de toda índole, industria marítima, auxiliar, energética, parques logísticos, valor agregado, en fin. Hace 40 años cuando yo inicié en esta industria, solamente aquellos que tenían que ver con transporte de carga eran los que estaban cercanos a los puertos, ahora no. Esto se ha extendido y todo lo que forma parte de la cadena de suministros se involucra de una u otra forma con el transporte.

El canal de Panamá sigue siendo la ruta dominante o la ruta de mayor importancia de América, sin embargo todo lo que se origina al noreste asiático que tiene destino la costa este de EEUU ha comenzado a tocar puertos mexicanos. Las otras rutas importantes son las rutas norte-sur, una que va a la costa este de EEUU y otra que va a Europa. También hay otras rutas destacadas como la de la costa oeste de Centroamérica y la costa este de Estados Unidos y Canadá.

¿Con quién compete el canal de Panamá? Si ustedes ven esta gráfica podemos observar que a partir de finales de siglo ya la carga era un dominio constante. Recordarán que la naviera APL en el año de 1982 tuvo la osadía de construir un buque de mayor manga, una manga que excedía los límites impuestos por el canal de Panamá. Con 110 metros de manga ese buque no podía transitar por el canal y comenzó a hacer operaciones de descarga en los puertos de la costa oeste, de ahí se crea el nombre postpanamax-neopanamax.

Esto comenzó a mermar el flujo de carga y los puertos con actividad en la costa este de Estados Unidos empezaron a subir, a incrementar el tonelaje. Así pues, el canal en manos panameñas diseñó una estrategia para poder recapturar esa carga. El resultado de eso es que hubo un dominio hasta el año 2009-2010 de toda la carga que tiene origen en el noreste asiático hacia estos lugares.

No obstante, el canal se ve limitado, ¿por qué? Porque la industria de construcción naviera decide diseñar buques de mayor tamaño, comenzando una carrera por aumentar el tonelaje de las embarcaciones. Ayer leía que la naviera CMA CGM acaba de poner un pedido de 9 buques a un astillero mexicano de 22 000 TEUS de capacidad, es decir, este es un tema que aún no termina y nos impone a ver que hay retos a los que tenemos que adelantarnos y retos que tenemos que atender. Y esa no es la única competencia que tiene el canal de Panamá, ante la limitante de poder acomodar buques de mayor tamaño, un competidor ha surgido capturando alguna de nuestras rutas: el canal de Suez. Según las cifras, en el año 2009 nosotros comenzamos a menguar y ellos empezaron a capturar nuestro mercado, producto de la incapacidad del canal de Panamá para transitar tonelaje o buques de mayor tamaño.

Cuando los entendidos de la industria marítima comenzaron a ver que la ampliación del canal de Panamá iba a ser una realidad, diversas consultoras hicieron estudios: Drewry Shipping Consultants con información de Boston Consulting Group, concluyeron que iba a haber un shift –un cambio en el tonelaje capturado en la costa oeste de Estados Unidos a los centros de producción en la costa este de Estados Unidos– y el cambio se iba a dar en forma gradual, inicialmente lo estimaron en un 10 % a mediano plazo y a largo plazo, la carga –se dijo– iba a estar totalmente balanceada.

Eso lo vemos de la siguiente forma: hay una correa en los estados del medio oeste de EEUU que baja hasta el sur, área que en su conjunto genera el 15 % del PIB de Estados Unidos. Ese 15 % iba a sufrir un cambio significativo en su transporte, y lo hemos visto, esto comienza a darse producto de la expansión del canal donde se empiezan a ver las territorialidades de la carga. Tradicionalmente la carga del canal de Panamá era todo lo que se generaba del río Misisipí al este, ahora con la expansión del canal y con las ventajas que ofrecen las economías de escala y la reducción de los costos unitarios de transporte ha sido posible capturar 7 estados del lado oeste del río Misisipí. Hemos visto un incremento en el tonelaje que mueve el canal de Panamá; lo hemos modificado de un año a otro significativamente. Una de las cosas que comenzamos a ver y a palpar con mucho detenimiento es la conectividad de los servicios en línea a través del canal.

No obstante, cuando se abrió el canal de Panamá tuvimos que ver si iba a haber canalización de la carga, esperábamos tener buques grandes. ¿Qué iba a pasar?, ¿habría una transformación significativa en la industria? Eso fue

materia de análisis, materia de investigación. Hicimos un estudio profundo de la composición de la flota de cada uno de los segmentos del mercado, cada uno de los 9 tipos de buques y no solamente de los portacontenedores. Tuvimos que ver cuál sería la migración de carga a buques neopanamax que estuviesen utilizando la ruta del canal y que también atendieran los mercados de importación y exportación.

En el estudio extensivo se concluyó que 14 de los 31 servicios existentes antes de la expansión del canal, se iban a quedar como servicios panamax y que posteriormente íbamos a ver una migración o una canalización hacia servicios neopanamax de 15 servicios, para un total de 29 servicios por el canal. Lo interesante es que crecimos de prácticamente 12 millones de TEUS de capacidad a 16 millones de TEUS, en ambas direcciones y en solamente 13 meses.

Lo siguiente es que no podemos desvincular totalmente las rutas largas porque nuestra región –México también–, es materia de observación y son aquellos buques alimentadores a puertos los que de una u otra forma se conectan o se interrelacionan con el canal, con la región y con algunos otros puertos de Centroamérica, México y parte de Sudamérica norte. Ante esta situación, no solamente vemos el segmento de portacontenedores, vemos y analizamos todos los otros segmentos, también los familiarizados con la industria petrolera.

Ya saben que los Estados Unidos en el año 2010 dejó de ser un simple importador para convertirse en un exportador neto de hidrocarburos, la gran potencia la posee con el gas esquisto –mejor conocido como gas shelf–, que tiene prácticamente a todos los Estados Unidos minado. Sin embargo, se creía que la administración de Obama no iba a permitir la construcción de terminales de gas licuado natural y en su primer periodo dio la aprobación para 5 terminales, 2 de ellas ya están en funcionamiento –de las 31 que tienen potencial para crecer–.

Esto cambia todos los patrones de consumo, todos los patrones de fuentes sobre materia energética. Algunos se preguntarán por qué el crudo no sube, la respuesta es porque hay un combustible más limpio que hay que comenzar a observar. Con la implementación de la zona ECA en el año 2020, todos los buques tendrán que integrar o diseñarse para hacer uso de combustible más limpio. De otra forma se hará el cambio como reto fretting, para utilizar este tipo de combustible.

México se ha tornado en un cliente importante y no usuario. En el canal de Panamá– hemos aprendido a diferenciar qué es un cliente y qué es un usuario. El cliente es el país, el usuario es el operador marítimo, hay que tener clara esa definición. México ha tenido una transformación en el tema de manufactura,

en el año 2011, tres importantes fábricas decidieron instalarse en el país y en octubre del año 2014 se comenzó a exportar masivamente de México. La producción en ese entonces era de 664 000 unidades de exportación. El año pasado terminaron con 2 millones de exportación. Para el año 2020 van a haber 15 fábricas manufactureras tanto de Oriente, Estados Unidos y Europa, con una capacidad de exportación de 5 millones de unidades. Es decir, la relevancia que tiene México en materia de manufactura y la potencialidad que tiene en el tema de comercio exterior es significativo.

De esta forma el canal juega un papel importante porque hay una afluencia significativa en materia de carga que se mueve por ferrocarril, carga que sale por Veracruz, carga que está saliendo por Tuxpan, carga que está saliendo por Altamira, a los mercados de mayor consumo. Frente a esto el canal también es un aliciente a ese volumen de exportación, hemos visto el mayor buque construido para mover vehículos, el Target, que ya transita de forma regular y hace llamada al puerto de Lázaro Cárdenas. En materia turística los pasajeros también tienen un nuevo destino, tema que es importante porque rediseña todo lo que es la ruta y trae atractivo, siendo México un importante destino para vacacionar.

¿Qué impulsa todo esto? En los últimos 19 años el bienestar de toda nuestra región latinoamericana ha sido un impulsor importante:

1. La reducción de los índices de pobreza e incremento de la clase media, ha sido significativo.
2. La población en promedio está creciendo a una tasa del 19 % por año, es decir, la población de Latinoamérica para el año 2030 va a llegar a ser de 700 millones de habitantes, cuando en el año de 1995 incluyendo Estados Unidos y Canadá, éramos de 725 millones de habitantes. Esto quiere decir que hay un mercado cautivo en el cual hay que seguir creciendo y al cual hay que seguir satisfaciendo.

### **La relevancia de México para Panamá**

México no aparecía en los primeros 15 lugares de importancia para nuestro país y a partir del año pasado entró en el top ten de nuestra lista, ¿por qué? Fundamentalmente 3 cosas suceden en México:

1. El gas licuado natural comienza a posicionarse como una commodity importante.
2. Las exportaciones de vehículos aumentan.
3. La industria media pesada comienza a retornar a México, eso el canal de Panamá lo apoya identificando esos flujos.

De esta forma se facilita la importación, se reducen los costos y hay una plataforma diseñada para las exportaciones de la región que promueve también el comercio interregional. Por último quiero dejar el mensaje de que la ineficiencia es nuestro cáncer. Si nosotros podemos en armonía llevar a los exportadores, beneficiar a las líneas navieras, a los operarios, a los importadores y que la ineficiencia sea solventada, vamos a tener una cadena de suministros trabajando para la población. La conectividad juega un papel importante, respecto a eso hay nuevos mercados que ustedes ya conocen.

A lo largo de la presentación he hablado de buques, puertos y personas. En los puertos es donde se realiza la actividad propia del Estado panameño. Nosotros vemos que hoy en día hay puertos en materia de productos terminados que oscilan de los 2 a los 5 millones, solamente en América Latina hay 6 puertos, 3 localizados en Panamá. Sin embargo para el año 2040 ese potencial de puertos, de 2 a 5 va a crecer a 12, de 5 a 10 va a crecer a 14, y puertos que estén arriba de los 10 millones solamente van a haber 3. Estamos hablando de escasamente 22 años y de 3 puertos que excederán esa cantidad: 2 en Panamá y 1 en México, importante tomar nota.

Nuevamente agradezco a la Secretaría de Marina, a todos los Oficiales aquí presentes y al comité organizador del ININVESTAM. Han sido unos tremendos anfitriones.

Esta obra se editó en el Instituto de Investigaciones  
Estratégicas de la Armada de México.  
Calzada de la Virgen número 1800, colonia Ex-Ejido de  
San Pablo Tepetlapa. Delegación Coyoacán. C.P. 04840,  
Ciudad de México.  
La edición consta de 500 ejemplares.