El derecho marítimo y la importancia de la Organización Marítima Internacional para su evolución

The International Maritime Organization and Its pivotal role in Maritime Law Development

Magíster Adriana Carbajal Tito. Egresada de la Universidad de Lima en 2011. Obtuvo una Maestría (LL.M.) en Derecho Marítimo Internacional en 2014 en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional, establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI) en Malta. Es ex alumna de la Academia de Verano del Tribunal Internacional del Derecho del Mar en Hamburgo (2016). Realizó cursos de especialización en la Academia Marítima Lloyd's, con sede en Londres, sobre seguridad en el transporte marítimo y manejo de la prevención y contaminación marítima (2020-2021). Ha sido docente en la Escuela de Marina Mercante y en la Escuela de Guardacostas. Posee 8 años de experiencia en el sector marítimo y portuario, habiendo trabajado tanto en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas como en la Autoridad Portuaria Nacional. Actualmente, se desempeña como asesora en derecho marítimo internacional en la Dirección de Administración Marítima de la DICAPI, habiendo sido designada en distintas ocasiones como delegada peruana ante la Organización Marítima Internacional.

Resumen: La Organización Marítima Internacional (OMI) es pieza clave, hoy en día, para la evolución del derecho marítimo internacional. Desde sus tempranas modificaciones en su propia estructura, ha demostrado que es un organismo vivo y dinámico, que refleja las necesidades del sector y del desarrollo de los objetivos mundiales en general. Cada vez, enfrenta mayores retos, no solo por las exigencias de sus propios Estados miembros, que dicho organismo promueve, actualmente, estándares altos en beneficio de la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente, sino que debe salvaguardar para que todos sus miembros logren los mismos objetivos, y obtengan una comunidad marítima internacional empática, que busque apoyar económica, jurídica y técnicamente al que lo necesite.

Palabras clave: Derecho Marítimo Internacional, Organización Marítima Internacional, seguridad en la navegación, medio ambiente, transporte marítimo.

Abstract: *The International Maritime Organization (IMO) is a key player in the evolution of international maritime law today. Since its early structural modifications, it has proven to be a dynamic and responsive organization that reflects the needs of the sector and the development of global objectives. The organization*

faces increasing challenges, not only due to the demands of its own member states, for which the organization currently promotes high standards for the benefit of navigation safety and environmental protection, but also to ensure that all members achieve the same objectives and obtain an international maritime community that seeks to provide economic, legal, and technical support to those in need.

Keywords: *International Maritime Law, International Maritime Organization, Navigation Safety, Environmental Protection, Maritime Transportation.*

Introducción

El derecho marítimo, hoy, representa más que un conjunto de normas que permite que la actividad marítima comercial se lleve a cabo; ello se puede observar en el hecho de que su evolución ha estado siempre ligada, directamente, con el desarrollo económico, tecnológico y de la humanidad en general.

La OMI y sus objetivos de seguridad y eficacia en la navegación

La Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas, cuyo Convenio Constitutivo se adoptó en 1948 y entró en vigor en 1958. En el mencionado convenio, en su forma enmendada, se señala que la organización tiene diversos objetivos, de los cuales resaltamos los siguientes: establecer un sistema de colaboración entre Gobiernos en materia de reglamentación técnica concerniente a la navegación comercial internacional, fomentar la adopción de normas referentes a la seguridad y la eficiencia de la navegación, y prevenir y contener la contaminación del mar ocasionada por buques.

De igual forma, se establece como objetivo la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias a la navegación comercial, incluyendo el acceso a instalaciones y servicios portuarios; así como tomar medidas relativas a prácticas restrictivas de empresas de navegación marítima y el intercambio de información entre Gobiernos.

En ese sentido, podríamos decir que el primer gran logro de la OMI en el derecho marítimo internacional fue el hecho de constituirse en un espacio funcional de interés técnico-marítimo, en el cual sus miembros —que en un principio podrían haber tenido costumbres comerciales diversas y estándares distintos, lo cual resultaba una desventaja económica para aquellos que sí invertían en mejoras en la seguridad para prevenir los riesgos

de dicha actividad— buscaran globalizar normas dentro del comercio marítimo internacional a través de una participación cada vez más activa, con la finalidad de que el mismo prosperara en temas de seguridad y protección del medio ambiente.

Un dato curioso que observamos desde la entrada en vigor de la primera versión del Convenio Constitutivo de la OMI a su última versión, que entró en vigor en el 2002, es que las enmiendas propuestas de manera regular reflejan el dinamismo y el interés de los Estados miembros. Por ejemplo, en algunos sucesos o necesidades que ha ido experimentando el sector, han promovido incorporaciones de Comités de la OMI, como el derrame del Torrey Canyon en 1969, el mismo que alertó a la comunidad marítima que la protección del medio marino debía tener una relevancia crucial, motivo por el cual, con el paso de algunos años, se propuso la incorporación del Comité de Protección del Medio Marino en la OMI.

Otro ejemplo es el aumento de la relevancia del Comité de Cooperación Técnica al igual que del Comité de Facilitación, que fueron elevados a la misma categoría que los demás Comités principales en el trascurso del tiempo; por supuesto, no podemos dejar de lado aquellas enmiendas del Convenio Constitutivo, que buscaron incrementar el número de países que podían ser Estados miembros del Consejo, lo cual demuestra el interés en el aumento de los países en relación a su participación dentro de la OMI.

Debido a ello, queda claro que dicho organismo siempre ha representado y proyectado un reflejo actualizado de las necesidades que ha venido teniendo la comunidad marítima internacional, de tal manera que su utilidad es hoy en día fundamental para sus 175 Estados miembros.[1]

Para países en desarrollo, las regulaciones son desafíos

No cabe duda que, para países en desarrollo como el nuestro, muchas veces los instrumentos nuevos que la OMI promueve, o aquellas enmiendas de convenios técnicos importantes, como el SOLAS y el MARPOL, que siempre buscan mejorar sus disposiciones, representan, sin lugar a dudas, retos a futuro que el Estado tiene que esforzarse para implementarlos de manera adecuada.

Por ejemplo, uno de los mayores retos que ha tenido la región Latinoamérica en temas de implantación, ha estado relacionado a la normatividad sobre contaminación atmosférica, cambio climático y otras cuestiones

1 Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (IMO.org).

medioambientales, ya que como bien conocemos, la comunidad marítima internacional ha considerado que, en estos últimos años, sea muy necesario exigir al transporte marítimo una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI); tal es así que se hizo exigible un nuevo límite mundial de contenido de azufre en el fueloil en el 2020, al igual que se adoptaron medidas técnicas y operacionales para incrementar la eficiencia energética de los buques, al igual que el establecimiento de varias zonas especiales, incluida la zona antártica.

En este punto, no podemos dejar de mencionar que, en el presente año, los Estados miembros de la OMI adoptaron la "Estrategia sobre reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de los buques", con objetivos mejorados para abordar emisiones nocivas.

> Dicha estrategia incluye una ambición común mejorada para alcanzar emisiones netas de GEI del transporte marítimo internacional cero para alrededor de 2050, es decir, cerca de 2050, un compromiso para garantizar la adopción de la alternativa cero y con combustibles con casi cero GEI para 2030, así como puntos de control indicativos para que el transporte marítimo internacional alcance emisiones netas de GEI cero para 2030 (en al menos un 20 %, esforzándose por alcanzar el 30 %) y 2040 (en al menos un 70 %, esforzándose por alcanzar un 80 %)"[2].

En cuanto al tema portuario, dentro del foro de la OMI, se ha estado promoviendo la importancia de contar con puertos que realicen sus operaciones de manera sostenible, que, con el uso de tecnologías ecológicas y bajas en carbono, reduzcan los costes de gestión energética y realicen un uso más eficiente de la energía; reduciendo las emisiones contaminantes ligadas al uso de la energía en los puertos y mejorando en medidas de control de calidad de aire, agua, ruidos y residuos.

En ese sentido, los Estados Unidos, el Reino Unido y los países nórdicos han mencionado ya sus avances sobre la implementación de corredores verdes; dichos corredores incluirían "tecnología portuaria y naval, el uso de combustible y la optimización del viaje. Los corredores verdes pueden operar a nivel nacional, marítimo de corta distancia o a través de continentes y a través de múltiples puertos".

> Para tener éxito, las rutas verdes se optimizan mediante los esfuerzos combinados de operadores privados y autoridades públicas. La inversión pública, la extensión de los subsidios a los combustibles fósiles, a los combustibles de cero emisiones y las políticas específicas que introducen pautas de mejores prácticas ayudan a

2 https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Cutting-GHG-emissions.aspx

incentivar la adopción de nuevas tecnologías y nuestros objetivos compartidos de descarbonización"[3].

Adicionalmente, es innegable el rol de la OMI de impulsar una adecuada adopción de convenios, por parte de los Estados miembros, como el Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, así como el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, sobre los cuales, anualmente, se presentan nuevas tecnologías más ecoamigables para dar cumplimento a dichos convenios.

Otro de los últimos retos que observamos se ha estado trabajando, gira en torno a las intenciones de la OMI de crear una reglamentación sobre los buques marítimos autónomos de superficie (MASS), los mismos que son considerados, hoy en día, como los buques inteligentes del futuro; ya que se entiende que serían buques que puedan "navegar sin depender de la interacción humana, controlado en su totalidad por programas de inteligencia artificial, que gestionan y resuelven a través de algoritmos, previamente establecidos, cualquier eventualidad que pudiera producirse durante un viaje"[4].

Debido a la definición que tendría este tipo de buques, la OMI se ha encontrado frente al nuevo reto de empezar un análisis que tenga como objetivo la creación de una nueva normativa y la modificación de instrumentos internacionales vigentes, ya que, indudablemente, serían necesarias efectuar enmiendas a diversos instrumentos OMI, como por ejemplo SOLAS, STCW, SAR, COLREG, entre otros; considerando, sobre todo, que los buques MASS estarían clasificados según su nivel de autonomía, motivo por el cual, los primeros temas a observar serían los relacionados al factor humano, considerando que, muy probablemente, solo se llegue a necesitar, en algunos casos, de una pequeña tripulación en tierra, la tecnología y la operativa de los buques.

Al respecto, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI ha aprobado lo siguiente:

> Una hoja de ruta que contiene un plan de trabajo para la elaboración de los instrumentos para las operaciones de los buques marítimos autónomos de superficie (MASS). La hoja de ruta prevé la elaboración de un instrumento basado en objetivos en forma de código no obligatorio, con miras a su adopción en el segundo semestre del 2024 como primera etapa.[5]

---

3 https://www.admiralty.co.uk/decarbonisation/green-shipping-corridor
4 https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2018/08/rgm080918cap13.pdf
5 https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx

Otro tema que ha venido impulsando la OMI, inclusive con fondos de cooperación técnica para apoyar a diversos países, es la implementación del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, en base al cual, a partir del 2024, va a ser exigible, de manera obligatoria, que los Estados brinden sistemas de ventanilla única, a través de las cuales se pueda llevar a cabo un intercambio electrónico de información entre el buque y las autoridades administrativas durante su arribo, estancia y salida de los puertos. Ello, con la finalidad de facilitar y mejorar la dinámica del tráfico marítimo internacional, ya que, con la obligatoriedad de la ventanilla única, se tiene previsto que el tiempo en espera en la interfaz buque-puerto, sea corta y eficaz, considerando que dicho sistema va a evitar que el buque tenga que ingresar varias veces la misma información, por más que dicha información sea requerida por distintas autoridades; lo cual ocurre cuando no hay digitalización de la documentación.

Otro aspecto que se considera relevante dentro de la comunidad internacional, en cuanto a una adecuada implementación de este convenio, es una disminución de los riesgos de corrupción, al obtener un sistema que garantice la transparencia y establezca líneas de responsabilidades.

Como consecuencia de los puntos mencionados anteriormente, también, debemos señalar que todos esos avances y motivación de que el ámbito marítimo, en aras a ser más eco amigable y técnicamente mejorado con el apoyo de los avances tecnológicos, no puede ser ajeno al desempeño de la gente de mar, que, como sabemos, si bien tiene una formación base muy similar, considerando la aplicación del Convenio STCW, los distintos centros de formación alrededor del mundo cuentan con tecnología de distinto nivel.

Debido a ello, la Organización Marítima Internacional, a través de la iniciativa de sus Estados miembros, ha considerado que es momento de que el Convenio STCW, en principio, a través del Subcomité de Factor Humano, Formación y Guardia (HTW), sea revisado con la finalidad de incorporar las nuevas tendencias y como consecuencia de ellas: retos que ha venido asumiendo el sector del transporte marítimo, y a los cuales se ha visto confrontada la gente de mar.

Como se ha venido comentando entonces, uno de los puntos de revisión tendrá como base a las tecnologías emergentes, que hoy en día se manejan en los buques y operaciones navales; como bien se sabe, existen diversos tipos de buques, y muchos de ellos ya funcionan utilizando diferentes tipos de fuentes de energías (incluyendo combustibles más nuevos y ecológicos), para hacer que los buques sean más eficientes energéticamente, los mismos

que van a requerir que la gente de mar cuente con nuevas competencias en sus funciones y operaciones.

Sabemos que, dentro de los impulsos más significativos, tenemos a la corriente emergente de la descarbonización y la digitalización. Ello, ha generado que los sistemas a bordo varíen y aumenten en su complejidad, siendo necesario un conocimiento más detallado, ya que, como bien se mencionó anteriormente, inclusive los buques autónomos, o con poca tripulación a bordo, están siendo utilizados por la industria del transporte marítimo.

Por otro lado, también se ha señalado la inquietud de que la digitalización del proceso de certificación de la gente de mar debe darse, incluyendo la validación y la autenticación de los certificados; en ese sentido, también será necesario que se lleve a cabo una enmienda al Convenio y al Código STCW, la misma que facilitará la expedición de certificados electrónicos por parte de las administraciones marítimas.

Cabe mencionar que, en el presente año, en el subcomité de la OMI HTW, se enfatizó en la importancia de considerar, dentro de las enmiendas del Código del STCW, la inclusión de una nueva competencia que debería tener la gente de mar, la misma que se encuentra relacionada a la prevención y respuesta de la intimación y el acoso, incluido, el sexual.

Ello, debido a la preocupación que, considerando que el lugar de trabajo que ofrece un buque tiene características distintas a la mayoría, sobre todo considerando el aislamiento que puede sentir en algún momento el trabajador, lo cual podría generar una sensación y muchas veces una realidad de vulnerabilidad. Cabe resaltar que, el sistema jerárquico a bordo muchas veces no ayuda a que una víctima pueda acceder a algún tipo de ayuda o procedimiento justo, sino, por el contrario, se puede dar con facilidad un entorno en el que sea más fácil para los acosadores cumplir con sus objetivos.

La idea central, podemos observar, es lograr una sensibilización por el lado de las partes involucradas, lo cual se lograría incluyendo disposiciones que contengan capacitación en seguridad personal y responsabilidad social, que tenga énfasis en lo que es el acoso y la intimidación, no solo laboral, sino también sexual.

La reacción esperada, luego de que se brinde este conocimiento de tanto las acciones como las consecuencias, es que la gente de mar pueda sentir una mayor seguridad al momento de realizar sus labores y pueda brindar a sus prójimos una garantía, ya que es importante que no solo la víctima sepa cómo

identificar lo que le está pasando y tenga seguridad del procedimiento que tiene que seguir, sino, también, que aquel espectador tenga una vía mediante la cual se sienta seguro de, al identificar un hecho, poder exponerlo de manera firme y así ayudar a la víctima.

La influencia de la OMI en las buenas prácticas del transporte marítimo y la paz mundial

Por otro lado, desde el año 2022, hemos visto una participación activa de la OMI sobre aspectos que, si bien ajenos a la creación de normativa marítima internacional, sin embargo, podrían afectar su cumplimiento de manera directa. Nos referimos a las consecuencias en el comercio marítimo que, en un principio, trajo el conflicto armado entre Rusia y Ucrania.

Al respecto, se ha observado que los Estados miembros han visto a la OMI como un foro en el que han podido opinar e interferir para que las consecuencias de dicho conflicto, que fueron grandes en un principio para el transporte marítimo internacional (destrucción de instalaciones portuarias, almacenamientos, tripulaciones en calidad de rehenes), hayan podido, de alguna forma, bajar su nivel de riesgo inicial y permitir, no con la fluidez anhelada, pero con bastante mejoría, la continuación del transporte marítimo en el mar negro y el mar de Azov.

Se ha observado en ese sentido, en el transcurso del año pasado y en el presente año que, en los distintos comités principales de la OMI, los Estados miembros han condenado toda acción que haya amenazado la paz del transporte marítimo, que a su vez involucre la inseguridad humanitaria, la crisis económica y la escasez alimentaria.

En ese sentido, resaltamos la importancia que ha tenido esta organización en impulsar que se lleve a cabo un corredor marítimo, con la finalidad de garantizar la seguridad alimentaria mundial y el respeto por la libertad de la navegación, derechos de la gente de mar, así como los derechos de los Estados ribereños y Estados de bandera de ejercer sus facultades plenas relacionadas al cumplimiento de los convenios marítimos internacionales.

La OMI y su influencia global

Actualmente, es difícil imaginar cómo cada país podría subsistir sin el transporte marítimo internacional; al igual que vemos cuán importante es para el futuro global que las regulaciones del mismo como estándares internacionales, sigan evolucionando. El transporte marítimo internacional permite que, inclusive, los

países más alejados de los principales centros económicos mundiales puedan obtener una participación activa en el ámbito comercial y de esa manera conseguir mejores condiciones de vida.

No hablamos solo entonces que la OMI, al momento de ser la principal promotora de la evolución de este sector, simplemente está velando por normas acerca de un transporte de mercancías, ya que observamos que las regulaciones del transporte marítimo cambian vidas, crean nuevas industrias, promueven el desarrollo, combaten los índices de pobreza, generan nuevos medios de subsistencia, coadyuvan a una economía azul, entre otros beneficios.

Al respecto, se ha observado que la OMI, siendo parte de Naciones Unidas, viene demostrando un compromiso total con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus ODS asociados, cuales son el fin de la pobreza, hambre cero, salud y bienestar, educación de calidad, igualdad de género, agua limpia y saneamiento, energía asequible no contaminante, trabajo decente y crecimiento económico, industria, innovación e infraestructura, reducción de las desigualdades, ciudades y comunidades sostenibles, producción y consumos responsables, acción por el clima, vida submarina, paz, justicia e instituciones sólidas, y alianzas para lograr los objetivos.

En ese sentido, hemos sido testigos que, en los últimos dos años, muchos Estados miembros de la OMI, como es nuestro caso, han manifestado en los diversos comités y subcomités, al igual que en la Asamblea y en el Consejo, que la cooperación técnica es primordial para garantizar que los objetivos de la OMI se lleven a cabo de manera integral y global, teniendo en consideración el principio de "las responsabilidades comunes, pero diferenciadas", la misma que exige que sea tomado en cuenta con precisión los requerimientos de cada Estado miembro, lo cual coadyuvaría a una reducción de brechas y a una participación más igualitaria.

Por ello, consideramos que una organización como la OMI debe promover un compromiso empático entre sus Estados miembros, que cuentan con realidades y recursos muy diversos (países en desarrollo, menos adelantados y en los pequeños Estados insulares); motivo por el cual, no a todos les es fácil acceder a ser parte de convenios con estándares altos de exigencia en materia medio ambiental o de seguridad, siendo, sin embargo, primordiales para la cadena logística de todo el transporte marítimo en general.

Sabemos que, en el presente año, ante el desafío inminente de la existencia de una emergencia climática, que requerirá por parte del sector un planteamiento específico en aras de avanzar en la reducción significativa

de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques, se adoptó por aclamación la Estrategia de 2023 de la OMI para la reducción de las emisiones de GEI. Ante ello, los Estados en desarrollo manifestaron estar de acuerdo con la misma; sin embargo, resaltaron la relevancia de que se tomen medidas para que "ningún Estado se quede atrás"; lo cual requiere el compromiso de que, durante el proceso de la estrategia, se debe tomar en cuenta también los intereses y las necesidades de todos.

Conclusión

La Organización Marítima Internacional, desde hace ya buen tiempo, viene desarrollando, gracias a la participación muy activa de sus miembros, nuevas regulaciones que han mejorado las condiciones del transporte marítimo internacional, con la finalidad de lograr un sector naviero eficaz, tecnológico y sostenible.

Sin embargo, tomando en cuenta que el desarrollo del trabajo de la OMI tiene una influencia, inclusive en aspectos que van más allá del mismo, debemos tener claro que dicha tarea no puede desarrollarse con una visión limitada sin exigir un esfuerzo concertado a través del planteamiento de estrategias que incluyan los intereses y carencias de todos los Estados miembros, contribuyendo, de esta manera, a obtener un mundo sostenible e interconectado, asegurándose que nadie se quede atrás.

Referencias

1. ADMIRALTY. Green shipping corridor. Discovering the benefits of green shipping corridors. https://www.admiralty.co.uk/decarbonisation/green-shipping-corridor
2. ESPAÑA. Ministerio de Defensa. Armada española. Los MASS: los buques inteligentes y autónomos del futuro. https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2018/08/rgm080918cap13.pdf
3. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (IMO.org).
4. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. IMO's work to cut GHG emissions from ships. https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Cutting-GHG-emissions.aspx
5. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. Buques autónomos. https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx