Elección del Perú como parte del Consejo de la Organización Marítima Internacional en la categoría "C" como objetivo alienado a la Política Nacional Marítima

Peru's election to the International Maritime Organization's Council in category 'C' as an objective aligned with the National Maritime Policy

Capitán de Navío Oscar Garrido-Lecca Hoyle. Egreso de la Escuela Naval del Perú como Alférez de Fragata en 1994. Es calificado en Capitanías y Guardacostas. Ha seguido la especialización en Leyes y Políticas Marítimas, obteniendo la Maestría en Ciencias en la Universidad Marítima Mundial de Malmo, Suecia. Ha seguido los cursos de Paracaidismo Militar, curso Básico de Estado Mayor, curso de Comando y Estado Mayor, y el curso de Seguridad y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales, así como la Maestría en Administración y Gestión de Puertos en la Escuela Nacional de Marina Mercante y cuenta con un Diplomado en Dirección y Gestión de Proyectos de la Universidad del Pacifico. Se ha desempeñado como Agregado Naval Adjunto a la Embajada del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Representante Permanente Alterno del Perú ante la Organización Marítima Internacional (OMI), Director de Inspecciones, Auditorias y Supervisiones de la Autoridad Marítima, Director de Asuntos Internacionales de la Autoridad Marítima, Director de Control y Gestión de Actividades Acuáticas de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Jefe de la 5ª Sección de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico de la Marina de Guerra del Perú, Jefe de Gestión de Proyectos en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Capitán de Puerto de Iquitos, Capitán de Puerto de Talara, Comandante de la Patrullera Guardacostas B.A.P. *Zaña*, Comandante de la Patrullera Guardacostas B.A.P. *Piura*, Oficial de Navegación del crucero B.A.P. *Almirante Grau* (CLM 81). Actualmente se desempeña como Jefe del Distrito de Capitanía 5 en la ciudad de Iquitos.

Resumen: 175 países son los Estados miembros que conforman la Organización Marítima Internacional (OMI), y todos ellos tienen la posibilidad de ocupar un escaño en su Consejo, el órgano ejecutivo y responsable ante la Asamblea de la supervisión de la labor que realiza la OMI. Está integrado por 40 Estados miembros elegidos por la Asamblea para un periodo de dos años (véase anexo 1 - Actividades de la Asamblea), para lo cual, los países que deseen ser parte del mismo deben competir mostrando sus intereses marítimos de proteger el medio ambiente marino, incrementar la seguridad de la vida humana en el mar y resguardar el transporte marítimo, además de verse identificados como referentes en las decisiones a ser tomadas en el ámbito marítimo. Consecuentemente, siendo un objetivo de la Política Nacional Marítima, el Perú utiliza sus mejores recursos para alcanzar una curul en el Consejo. Es así que, a través de la Cancillería, con

su Representación Permanente ante la OMI encabezada por el Embajador del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, junto con el equipo técnico de la Autoridad Marítima Nacional, liderado por el Director General de Capitanías y Guardacostas, desarrolló un plan de campaña para el éxito de la misión; propósito que fue alcanzado en las elecciones realizadas en el pleno de la Asamblea n.º 33[1] de la OMI el 1 de diciembre del 2023 al ser elegido el Perú, con 125 votos, para integrar el Consejo de la OMI en la categoría "C". Los pormenores y el trabajo realizado por personal profesional altamente competente para lograr tal fin se exponen en el presente artículo, el cual se hace de conocimiento para que se valore y reconozca el esfuerzo que realiza este equipo en bien de nuestro país.

Palabras clave: Organización Marítima Internacional (OMI), Asamblea de la OMI, Consejo de la OMI, Representación Permanente del Perú ante la OMI, Oficina Técnica de la Autoridad Marítima del Perú (OTAM), Comisión Consultiva Técnica de Asuntos OMI (COMI) del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.

Introducción

La Organización Marítima Internacional (OMI)[2] es un organismo especializado de las Naciones Unidas (ONU), cuya misión es fomentar un transporte seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible a través de la cooperación. Esta misión se cumple mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación, prevención y control de la contaminación ocasionada por buques, así como mediante la consideración de los asuntos jurídicos conexos y la implantación efectiva de sus instrumentos para que se apliquen de manera universal y uniforme.

La OMI cuenta con 175 Estados miembros y 3 miembros asociados, del cual el Perú es miembro desde 1968. Esta Organización se compone de una Asamblea, un Consejo y cinco comités técnicos principales: Comité de Seguridad Marítima, Comité de Protección del Medio Marino, Comité Jurídico, Comité de Cooperación Técnica y Comité de Facilitación. Además, cuenta con diversos subcomités que apoyan la labor de los comités técnicos principales. Todos estos organismos cuentan con la participación de representantes de los Estados miembros.

1 https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/Documents/A%2033-1-1-Rev.1%20-%20Calendario.pdf
2 https://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx

Es de pleno conocimiento que, la manera más apropiada de mejorar la seguridad en el mar es a través de la elaboración de normas internacionales, las mismas que deben ser observadas y aprobadas en consenso por todos los países, que, de alguna manera, se preocupan por proteger el medio ambiente marino y desarrollan actividades en él. Es así como, a mediados del siglo XIX comenzaron a adoptarse una serie de tratados internacionales. Varios países propusieron el establecimiento de un organismo internacional de carácter permanente con miras a promover la seguridad marítima de forma más eficaz, pero no fue sino hasta el establecimiento de las Naciones Unidas que estas esperanzas se convirtieron en realidad. En 1948, en el marco de una conferencia internacional que tuvo lugar en Ginebra, se adoptó un convenio por el que se constituyó formalmente la Organización Marítima Internacional (OMI) —llamada en aquel tiempo Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) y que en 1982 se cambió al nombre actual, OMI—. El Convenio constitutivo de la OMI entró en vigor en 1958 y la nueva Organización se reunió por primera vez el año siguiente.

La primera tarea que se le encomendó a la OMI, cuando comenzó a desempeñar sus funciones en 1959 tras la entrada en vigor del Convenio constitutivo, consistió en adoptar una nueva versión del "Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)", el más importante de todos los convenios relativos a la seguridad marítima. Esto se logró en 1960 y, tras ello, la OMI centró su atención en cuestiones, tales como la facilitación del tráfico marítimo internacional, las líneas de carga y el transporte de mercancías peligrosas, al tiempo que también se revisó el sistema de medición del arqueo de los buques.

Los objetivos de la Organización, que se reseñan en el artículo 1 a) del Convenio son, a saber:

> "Deparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques"[3]. "La Organización también está facultada para ocuparse de los asuntos administrativos y jurídicos relacionados con estos objetivos".

3 https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx

Por otra parte, no cabe duda de que la OMI ha progresado mucho desde su creación.

El Consejo de la OMI

El Consejo[4] es el órgano ejecutivo de la OMI y es el responsable ante la Asamblea de la supervisión de su labor. En el tiempo que media entre periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo desempeña todas las funciones que le corresponden a esta, excepto la formulación de recomendaciones a los Gobiernos en lo que respecta a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, función que queda reservada para la Asamblea en virtud de lo dispuesto en el artículo 15 j) del Convenio constitutivo.

Otras funciones del Consejo:

- Coordinar las actividades de los órganos de la Organización.
- Examinar los proyectos de los programas de trabajo y de presupuesto de la Organización y someterlos a la consideración de la Asamblea.
- Recibir los informes y propuestas de los comités y de otros órganos y transmitirlos a la Asamblea y a los Estados miembros junto con sus propias observaciones y recomendaciones, según proceda.
- Nombrar al Secretario General, a reserva de la aprobación de la Asamblea.
- Concertar acuerdos o arreglos referentes a las relaciones de la Organización con otras organizaciones, sujetos a la aprobación de la Asamblea.

El Consejo está conformado por tres categorías agrupadas con arreglo a los párrafos del artículo 17 del Convenio constitutivo de la OMI, de acuerdo a lo siguiente:

Categoría "A". Diez Estados con los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales.

Categoría "B". Diez Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.

Categoría "C". Veinte Estados no elegidos con arreglo a lo dispuesto en a) y b), que tengan intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación y cuya integración en el Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo.

El Consejo de la OMI, en tiempo que media entre periodos de sesiones de la

4 https://www.imo.org/es/about/paginas/structure.aspx

Asamblea, desempeña todas las funciones que le corresponden a esta, además de ser una parte integral de la estructura de gobernanza de la Organización Marítima Internacional, y juega un papel clave en la toma de decisiones para promover la seguridad, eficiencia y sostenibilidad en el transporte marítimo a nivel mundial[5].

La Representación del Perú ante la OMI alineada a las políticas nacionales y sectoriales

> "Las políticas nacionales definen los objetivos prioritarios, los lineamientos, los contenidos principales de las políticas públicas, los estándares nacionales de cumplimiento y la provisión de servicios que deben ser alcanzados y supervisados para asegurar el normal desarrollo de las actividades públicas y privadas. Las políticas nacionales conforman la política general de gobierno"[6].

Asimismo, la política sectorial se define como el subconjunto de políticas nacionales que afectan una actividad económica y social específica pública o privada; en ese sentido, las políticas nacionales y sectoriales consideran los intereses generales del Estado y la diversidad de las realidades regionales y locales, concordando con el carácter unitario y descentralizado del Gobierno de la República.

Para la formulación de las políticas nacionales y sectoriales, el Poder Ejecutivo establece mecanismos de coordinación con los gobiernos regionales, gobiernos locales y otras entidades, según requiera o corresponda a la naturaleza de cada política, por lo que el cumplimiento de las políticas nacionales y sectoriales del Estado son de responsabilidad de las autoridades del Gobierno nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales.

Al respecto, mediante Resolución Ministerial n.º 1411-2016-DE/CCFFAA "Rol Estratégico de las Fuerzas Armadas"[7], se establecen las funciones y objetivos para alcanzar tal fin, los mismos que se identifican de la siguiente manera:

a. Garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial.
b. Participar en el orden interno.
c. Participar en el desarrollo nacional.
d. Participar en el sistema nacional de gestión del riesgo de desastre.
e. Participar en la política exterior.

---

5 https://lnkd.in/gunENSM2
6 https://www.ceplan.gob.pe/politicas-nacionales-y-sectoriales
7 Resolución Ministerial n.º 1411-2016-DE/CCFFAA Rol Estratégico de las Fuerzas Armadas

Asimismo, con Resolución Ministerial n.º 2054-2017-DE/SG de fecha 15 de diciembre del 2017, se aprobó el "Plan Estratégico Sectorial Multianual PESEM 2017-2021 actualizado del Ministerio de Defensa", el mismo que fue modificado con Resolución Ministerial n.º 0121-2020 DE/SG de fecha 03 febrero del 2020, que amplía su fecha de vigencia hasta el 2025, y dentro del cual se establecen los siguientes cuatro objetivos:

a. Garantizar la defensa nacional.
b. Fortalecer la gestión del riesgo de desastre en el Estado peruano.
c. Fortalecer la presencia del sector Defensa en el desarrollo sostenible.
d. Fortalecer la presencia del sector en la política exterior del Estado.

A través del Decreto Supremo n.º 012-2017-DE de fecha 20 de diciembre del 2017, se aprobó la Política Nacional de Seguridad y Defensa Nacional, dentro de la cual se establecen tres objetivos principales:

a. Defensa nacional.
b. Orden interno.
c. Acciones de desarrollo.

Para el cumplimiento de estos objetivos, se establecieron lineamientos, de los cuales, dentro del primer objetivo de defensa nacional, se estableció como cuarto lineamiento lo siguiente:

> Participar activamente en los organismos internacionales competentes en temas de seguridad global, hemisférica y regional; promover el principio de la solución pacífica de controversias entre los Estados y el respeto a los principios del derecho internacional; así como promover las medidas de confianza mutua, proteger y proyectar nuestros intereses nacionales a través de organismos y mecanismos de cooperación bilaterales y multilaterales.

Finalmente, mediante el Decreto Supremo n.º 012-2019-DE de fecha 20 de diciembre del 2019, se aprobó la Política Nacional Marítima (véase anexo 2 – Objetivos de la Política Nacional Marítima) dentro de la cual se han determinado cinco objetivos prioritarios. Cada uno de estos objetivos cuenta con sus respectivos lineamientos, que se establecen como acciones para la consecución de los objetivos determinados.

Objetivo prioritario 1: Fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales

Lineamientos:
a. Incrementar en las reuniones y foros internacionales vinculados a los

asuntos del mar, la participación activa de las delegaciones del Perú.

b. Coordinar iniciativas orientadas a salvaguardar los derechos e intereses marítimos nacionales, incluyendo la promoción de la cooperación técnica en foros y procesos internacionales.
c. Fortalecer la coordinación y articulación de las políticas sobre el ámbito marítimo con los tres niveles de gobierno.
d. Articular la gestión sostenible sobre asuntos marítimos entre el Estado, la sociedad civil y el mercado.
e. Promover a nivel internacional los destinos turísticos ubicados en el ámbito marítimo nacional.

Como puede apreciarse, las políticas nacionales tienen como objetivo proteger y defender los intereses del Estado peruano en el ámbito marítimo, por lo que la participación activa con personal capacitado y competente en organismos internacionales, como la Organización Marítima Internacional, es una pieza fundamental para alcanzar dichas metas; teniendo en consideración buscar que las acciones que se realicen sean propicias para contar con medidas apropiadas para prevenir la posible contaminación del medio ambiente marino, salvaguardar la vida humana en el mar, promover las actividades licitas y reprimir todo acto ilícito.

El Perú en la OMI

El Perú forma parte de la OMI desde 1968, y ha sido miembro del Consejo en los años 1977-1978, 1979-1980 y 1987-1988. Fue reelegido en el 2013 como Estado miembro en la categoría “C” del Consejo de la Organización Marítima internacional para el bienio 2014-2015, después de más de 25 años. Fue reelegido en el 2015 para el bienio 2016-2017, bienio 2018-2019 y, posteriormente, para el bienio 2020-2021. Recientemente, ha sido elegido en el último periodo de la Asamblea del 2023 como miembro del Consejo para el periodo 2024-2025.

El Perú es un Estado miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), consecuentemente, realiza actividades y acciones para que, a través de la emisión e implantación de normas de forma efectiva, eficaz y sistemática y de la verificación y supervisión de su cumplimiento con personal profesional competente, se cuente con un transporte marítimo seguro y ambientalmente protegido; asegurando, a su vez, que las nuevas normas a ser implementadas se encuentren alineadas a las políticas internacionales, y que las mismas se reflejen en las políticas nacionales, buscando, de esta manera, el bienestar de las personas y el desarrollo sostenible del país. Estas acciones las realiza a través de la Cancillería, de la cual el Embajador del Perú en el Reino Unido

de Gran Bretaña e Irlanda del Norte es quien desempeña la Representación Permanente del Perú ante la OMI, contando a su vez con la Representación Permanente Técnica de la Autoridad Marítima, que cuenta con la Oficina Técnica de Asuntos Marítimos en Londres, Inglaterra.

Es importante indicar que, con el Decreto Legislativo n.º 1138 de fecha 10 de diciembre del 2012, Ley de la Marina de Guerra del Perú, se establece como función ejercer, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre; motivo por el cual, con el Decreto Legislativo n.º 1147 de fecha 10 de diciembre del 2012 y el Decreto Supremo n.º 015 de fecha 26 de noviembre del 2014, se le asigna a la Autoridad Marítima Nacional las funciones de velar por la seguridad y la protección de la vida humana en el mar, la protección del medio marino de la contaminación, la represión de actividades ilícitas y velar por el cumplimiento de los convenios internacionales de los que el Perú es parte, en el ámbito de su competencia, como son los convenios e instrumentos de la OMI, así como ejercer la Representación Permanente Alterna ante dicho organismo en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Con el fin de normar el desarrollo y la gestión del trabajo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, relacionado con temas de la Organización Marítima Internacional, el Comandante General de la Marina emitió disposiciones específicas para que se lleve un efectivo y eficiente análisis, evaluación, administración y seguimiento de la documentación generada en dicha organización, contemplando a su vez en las mismas, la necesidad de que se realicen coordinaciones pertinentes con la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la OMI (COMI), liderada por la Cancillería del Perú y de la cual la Autoridad Marítima se desempeña como Secretaria Técnica; también, se consideró que todos estos temas deben ser canalizados por intermedio de la Oficina Técnica de la Autoridad Marítima (OTAM) como Representación Permanente Alterna del Perú ante la OMI y con las Direcciones Técnicas y Normativas a través del Departamento de Asuntos Internacionales y Asuntos OMI de la Dirección de Administración Marítima de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Asimismo, se establecieron las funciones de los Representantes Permanentes Alternos ante la OMI, así como de la Oficina Técnica de la Autoridad Marítima en Londres (sede de la OMI), y se dispuso que los mismos efectúen el seguimiento permanente sobre el estado de avance de los temas considerados de interés para el Perú, y, que a su vez, en coordinación con el Departamento de Asuntos Internacionales y OMI realicen los procesos de estudio y evaluación

a nivel de los distintos comités, subcomités y otros órganos de la OMI, debiendo informar a la brevedad a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas sobre los potenciales riesgos o posibilidades de afectación a los intereses de los diversos sectores relacionados al ámbito marítimo del Perú, y recomendar las acciones correspondientes.

Actualmente, el Perú ha reconocido y es parte de treinta convenios internacionales de la OMI (véase anexo 3 – Estatus de Convenios de los cuales el Perú es parte) por lo que su cumplimiento requiere del soporte de una organización debidamente establecida, integrada por profesionales competentes con conocimiento específico en normas y políticas marítimas establecidas en el marco de la OMI. En ese sentido, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas no solo tiene oficiales calificados de la especialidad de guardacostas, sino que también cuenta con oficiales de otras especialidades, que se suman favorablemente a la labor que realiza. Cuenta, a su vez, con oficiales profesionales con maestrías de la Universidad Marítima Mundial (WMU) de Malmo (Suecia), la cual es reconocida por la OMI como una de las principales instituciones fuente de formación de profesionales en el ámbito marítimo. Por ello, la Autoridad Marítima del Perú, desde 1983, ha enviado oficiales a capacitarse y ha firmado, al mismo tiempo, un memorándum de entendimiento que promueve la constante capacitación del personal guardacostas, con lo que se ha logrado contar con excelentes profesionales en la Institución, que suman esfuerzos de nivel experto competitivo para el país. Es el mismo caso la firma del memorándum de entendimiento con el Instituto Marítimo de Leyes Internacionales (IMLI), que permitirá contar con oficiales abogados especialistas en temas marítimos, de manera tal que puedan integrarse al equipo de la Autoridad Marítima, que realiza su mayor esfuerzo por defender, proteger y proponer normas en bien del país.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas es la autoridad nacional encargada de ejecutar la política del Gobierno en el área marítima; en ese sentido, y como es de conocimiento, las actuaciones de la Autoridad Marítima se desarrollan bajo el concepto de tres roles fundamentales:

Estado de bandera. Garantiza que las naves que lleven el pabellón peruano cumplan las normas internacionales que establecen la construcción, el equipamiento y la gestión de las naves con matrícula peruana, así como la formación y titulación de quienes las dotan.

Estado ribereño. Ejerce la autoridad en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre por medio de la normatividad nacional, salvaguardando la vida humana,

protegiendo el medio ambiente acuático y reprimiendo las actividades ilícitas.

Estado rector de puerto. Realiza la inspección y supervisión de los buques extranjeros que arriban al país a cargo de oficiales competentes calificados, con el fin de verificar el debido cumplimiento de la normativa internacional marítima emitida por la OMI.

En lo que se refiere al rol de Estado de bandera, se debe indicar que, son funciones de la Autoridad Marítima planear, normar, coordinar, dirigir y controlar, dentro del ámbito de su competencia, las actividades que se desarrollan en el medio acuático; normar y certificar las naves de bandera nacional, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte; así como normar, supervisar y certificar la formación, capacitación y titulación por competencias de las personas naturales que desempeñan labores en el medio acuático, dentro del ámbito de competencia; lo que conlleva a ejercer el rol de ente rector y promotor de la Marina Mercante Nacional. Esta situación se ha visto fortalecida con el crecimiento de la flota de naves con bandera peruana en los últimos años y, principalmente, con la firma de memorándums de entendimiento bilaterales de reconocimiento de títulos del personal de la Marina Mercante, de acuerdo a lo establecido en la Regla I/10 del "Convenio de estándares de capacitación, certificación y vigilancia para la tripulación", (STCW 78 por sus siglas en inglés), del cual el Perú es parte; y ha firmado, en los últimos años, los memorándums de entendimiento con Panamá, Países Bajos y Dinamarca, este último durante la reunión del Consejo de la OMI realizada a fines de noviembre del 2023.

Con la firma de dichos acuerdos, se reconoce la certificación de los marinos mercantes peruanos para el embarque en las naves de dichos países, lo que permite que la persona titular de un certificado expedido por la otra parte continúe prestando servicios en sus buques. Es importante indicar que, estos acuerdos devienen de la excelente preparación que existe en la instrucción de nuestros marinos mercantes nacionales, principalmente en la Escuela Nacional de Marina Mercante, ya que después de la ejecución de las auditorías y supervisiones dispuestas por el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS) (véase anexo 4 – Plan de Auditorías OMI), así como las auditorías realizadas a la Autoridad Marítima por parte de la Administración de Seguridad Marítima de Europa (EMSA), han sido reconocidas en la listas blancas internacionales, concertándose un gran reconocimiento a la formación de los marinos mercantes peruanos luego de lo vivido en la pandemia del covid 19, ya que, por su formación militar de cuatro años han demostrado, a través de su desempeño a bordo, su carácter marinero y resiliencia.

Mediante estos acuerdos, se incrementan las posibilidades de embarque de los marinos mercantes peruanos en naves de otros países, así como las oportunidades laborales y el reconocimiento del Perú como principal fuente de formación de profesionales en el ámbito marítimo.

El Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS), que adquirió carácter obligatorio en virtud de varios instrumentos clave de la OMI el 1 de enero del 2016, desempeña una función clave al apoyar la implantación efectiva de los instrumentos adoptados en el pleno de la OMI, proporcionando a los Estados miembros, objeto de la auditoría, una evaluación amplia y objetiva de la eficacia con que administra e implanta los instrumentos obligatorios de la OMI, que están incluidos en el Plan.[8]

Como parte de las acciones que realiza la Autoridad Marítima en su rol de Estado de bandera, todos los buques son inspeccionados y verificados por inspectores calificados, debidamente capacitados y certificados para ejercer dicha función, los mismos que son nombrados para que puedan expedir los certificados pertinentes en los que se establece que los buques han sido proyectados, construidos, mantenidos y gestionados con arreglo a las prescripciones establecidas en los convenios, códigos y demás instrumentos de la OMI.

Como Estado ribereño, el Estado peruano emite normas en el ámbito marítimo, las mismas que son supervisadas por la Autoridad Marítima en el ejercicio de su función, verificando que las naves que ingresan al dominio marítimo den cumplimiento a lo dispuesto en la normativa nacional, principalmente a lo relacionado con la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación y la represión de actividades ilícitas, respetando las libertades reconocidas internacionalmente, como la libre navegación; asimismo, para la ejecución de las operaciones de búsqueda y rescate, se emiten planes nacionales, los mismos que se elaboran de conformidad con el Manual Internacional de Búsqueda y Rescate (IAMSAR), promovido por la OMI, con el fin de establecer las directrices básicas de coordinación de dichas operaciones.

Como precedente de acciones de protección que se han realizado con el fin de proteger nuestro medio ambiente marino, podemos mencionar que en el 49.º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MPMM), celebrado en la sede central de la OMI en el 2003, se acordó designar a la Reserva Nacional de Paracas como "zona marina especialmente sensible"[9], la

8 IMSAS OMI.

9 Comité de Protección del Medio Marino 49.º periodo de sesiones, Punto 22 del orden del día, MEPC 49/22/Add.1 de fecha 13 de agosto del 2003.

misma que fue presentada por la Representación Permanente del Perú ante la OMI y con lo cual se reconoce mundialmente, de forma tal que los navegantes consideran como zona a evitar su navegación al tratarse de un área protegida que posee las mayores riquezas en recursos hidrobiológicos y que posee una significativa biodiversidad.

En lo que respecta a las acciones de Estado rector de puerto, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas cuenta con oficiales profesionales competentes y capacitados para realizar inspecciones y verificación del cumplimiento de convenios, códigos y demás instrumentos de la OMI, tales como el Convenio SOLAS, Convenio MARPOL, Convenio de líneas de carga, Convenio de arqueo 1969, Reglamento de abordajes 1972, Convenio AFS, etc.; Código IGS, Código PBIP, Código NGV 1994/2000, Código CIQ/CGrQ, Código CIG/CG, Código MODU, Códigos SPS, entre otros; así como instrumentos, como la Resolución A.883(21) sobre "Implantación uniforme a escala mundial del sistema armonizado de reconocimientos y certificación"; Resolución A.1053(27), enmendada por la Resolución A.1076(28) sobre "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011"; Resolución A.1049(27), enmendada, referido al "Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante el reconocimiento de graneleros y petroleros, 2011" (Código ESP, 2011); Resolución A.794(19) sobre "Reconocimientos e inspecciones de buques de pasaje de transbordo rodado"; Resolución A.1071(28) sobre "Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones"; "Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima MSC FSI", etc.; certificados y documentos, como la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462, que fue expedida el 1 de julio del 2013 y que es objeto de actualización; se enumeran los certificados y documentos que deben llevarse a bordo de los buques; así como también certificados y documentos (algunos en función del tipo de buque de que se trate) de los cuales cabe mencionar los siguientes: Certificado internacional de arqueo; Certificado internacional de francobordo; Certificado de seguridad para buque de pasaje; Certificado de seguridad de construcción para buque de carga; Certificado de seguridad del equipo; Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga; Certificado de seguridad para buque de carga; Certificado de gestión de la seguridad; Certificado internacional de protección del buque; Información sobre estabilidad; Información para la lucha contra averías; Manual de sujeción de la carga; Documento relativo a la dotación mínima de seguridad; títulos de capitán, oficial o marinero; Certificado internacional de

prevención de la contaminación por hidrocarburos; Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas; Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias; Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica; Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante; Libro registro de hidrocarburos; Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos; Plan de gestión de basuras; Libro registro de basuras, etc.

La intención de nombrar todos estos convenios, códigos, certificados y documentos es para que se vea la magnitud del *expertise* y profesionalismo con que deben contar los inspectores nombrados, autorizados y encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.

Representación Permanente del Perú ante la OMI

El Embajador del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte es el Representante Permanente del Perú ante la Organización Marítima Internacional (OMI), quien lidera todas las actividades, acciones, participación y trabajos que se realizan en el seno de la OMI como parte de la Asamblea, Consejo, comités, subcomités o grupos de trabajo en los que representan funcionarios peruanos, con el fin de proteger los intereses marítimos nacionales, salvaguardar la vida humana en el mar y prevenir la contaminación del medio marino global. En ese sentido, como parte de la Representación del Perú ante la OMI, la Autoridad Marítima Nacional ha establecido una Oficina Técnica, integrada por oficiales altamente calificados con competencias especiales desarrolladas en base a los estándares internacionales que establece la OMI a través de sus centros de capacitación, como es la Universidad Marítima Mundial (WMU) y el Instituto Internacional de Legislación Marítima (IMLI).

Actividades y funciones de la Oficina Técnica de la Autoridad Marítima

Como parte de la Oficina Técnica de la Autoridad Marítima (OTAM), es necesario tener conocimiento, preparación y perfeccionamiento en temas técnicos marítimos, considerando que la OMI emite una serie de documentos durante las reuniones[10], los mismos que por anexo 5 se nombran con el fin de que se tenga una idea del volumen de los instrumentos que son revisados, trabajados y tramitados.

10 https://docs.imo.org/Category.aspx

Asimismo, se emiten una serie de circulares[11] referidas a todas las actividades y prescripciones que emiten los comités, subcomités y grupos de Trabajo de la OMI, así como la Secretaría General y el Consejo, entre otros (véase anexo 6 – Circulares OMI).

La Oficina Técnica de la Autoridad Marítima, como parte de sus funciones, participa en las sesiones y actividades que se realizan en la OMI, tales como sesiones de comités, subcomités, grupos de trabajos, seminarios y otros, considerando, a su vez, que, previa a su participación en estos, debe realizar el análisis de los documentos a ser presentados; teniendo en cuenta que, como medidas previsorias a fin de tomar las medidas pertinentes, para el caso de requerirse presentar documentos, de conformidad con la Organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y sus órganos subsidiarios (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.3), la Secretaría debería recibir los documentos de la siguiente manera:

1. Documentos (incluidos los documentos de información) que contengan más de seis páginas de texto (documentos voluminosos), 24 a más tardar el martes 20 de junio del 2023 (fecha límite de 13 semanas);

2. Los documentos no voluminosos, incluidos los documentos de información (seis páginas o menos) y los documentos de información voluminosos presentados en formato electrónico, a más tardar el martes 18 de julio del 2023 (fecha límite de nueve semanas); y

3. Documentos (cuatro páginas o menos) que comenten los mencionados en los subpárrafos 1. y 2. anteriores, a más tardar el martes 1 de agosto del 2023 (fecha límite de siete semanas). Estos documentos deben comenzar con un párrafo que indique claramente el documento sobre el que se realizan los comentarios y que el documento se presente de conformidad con las disposiciones del párrafo 6.12.5 de MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.3;

Como ejemplo de lo trabajado a través de la Oficina Técnica de la Autoridad Marítima en Londres, podemos mencionar el documento CCC 9/5/1 presentado por el Perú en el 9.° Periodo de Sesiones del Subcomité de Transporte de Carga de Contenedores (CCC), realizado en la OMI del miércoles 20 al viernes 29 de septiembre del 2023, en el cual, como punto 5 de agenda, se tenía previsto revisar las enmiendas al "Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (IMSBC)" y a sus suplementos, el mismo que, dentro de sus puntos a

11 https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=4

tratar, se pudo observar como tema relevante el presentado en el documento CCC 9/5 de fecha 20 enero 2023, en el Informe del 37.º período de sesiones del grupo técnico y editorial, lo cual fue revisado en los primeros meses de dicho año por la Oficina Técnica Marítima e informado para su acción, considerando que se desarrollaría el siguiente tema de interés:

Transporte de harina de pescado a granel

3.18. El grupo recordó que el CCC 8 había aceptado, en principio, la propuesta contenida en el documento CCC 8/5/12 (Alemania), y había remitido el documento al E&T 37 para su consideración e incorporación, según corresponda, en el proyecto de enmienda 07-23. al Código IMSBC.

3.19. Al considerar la propuesta anterior, el grupo acordó reemplazar la ficha individual existente para "Harinas de pescado (DESPERDICIOS DE PESCADO), ESTABILIZADAS ONU 2216 tratadas con antioxidantes" por el proyecto de nueva ficha individual para "HARINAS DE PESCADO (DESECHOS DE PESCADO), ESTABILIZADAS Antioxidantes". -tratados con oxidante", incorporando las propuestas del documento CCC 8/5/12.

En dicho documento, se proponía armonizar las prescripciones relativas a la estabilización de la harina de pescado del Código IMSBC con las prescripciones correspondientes del Código IMDG y clasificar la harina de pescado a granel como PPG (SH) en lugar de clase 9.

Considerando que el Perú es uno de los principales productores y exportadores de harina de pescado en el mundo, las enmiendas a ser consideradas en el CCC 9 podrían afectar el transporte de dicha carga, por lo que se elevó un informe a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), que, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores a través de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), el Ministerio de la Producción (PRODUCE) y con aportes de la Sociedad Nacional de Pesquería evaluaron las enmiendas a ser presentadas, y decidieron elevar un documento para ser presentado en sesión, con lo cual se previno la afectación a los intereses de nuestro país.

Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI)

Con el fin de evaluar los temas de interés nacional que son propuestos en el seno de la OMI, por Resolución Suprema n.º 215-2001-RE y modificada mediante la Resolución Suprema n.º 240-2007-RE, se constituyó la Comisión

Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), que tiene como objetivo recomendar la posición nacional y las acciones a tomar ante la Organización Marítima Internacional (OMI). Igualmente, está encargada de la evaluación y seguimiento de los convenios internacionales formulados por dicho organismo internacional, así como del estudio de la temática marítima especializada vinculada a él. La citada Comisión es presidida por la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores; asimismo, el artículo 3 de la Resolución Suprema n.º 215-2001-RE establece que las entidades que integran la referida Comisión deben designar a un representante titular y a un representante alterno mediante resolución del titular de la respectiva entidad; a su vez, se debe considerar a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas como Secretaría Técnica de dicha comisión, lo que conlleva a que esta haga un seguimiento exhaustivo de los instrumentos, enmiendas y acciones adoptadas en el pleno de la OMI para su implementación en nuestra normativa nacional, así como la supervisión de su cumplimiento, el cual es auditado por la misma OMI.

El proceso de elecciones del Consejo de la OMI[12]

En el marco del 33.er Período de Sesiones de la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI), que inició el 27 de noviembre del 2023, se llevaron a cabo la elección de los miembros del Consejo de la OMI, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 16 y 17 del Convenio constitutivo de dicho organismo para el siguiente periodo a partir del 2024. Tal como fue mencionado, se eligieron los Estados miembros para las tres categorías que integran el Consejo, cuya postulación fue la siguiente:

Categoría "A", países postulantes 11: China, Grecia, Italia, Japón, Liberia, Noruega, Panamá, República de Corea, Federación de Rusia, Reino Unido y Estados Unidos, para 10 curules.

Categoría "B", países postulantes 10: Australia, Brasil, Canadá, Francia, Alemania, India, Países Bajos, España, Suecia y Emiratos Árabes Unidos, para 10 curules.

Categoría "C", países postulantes 25: Bahamas, Bangladesh, Bélgica, Chile, Chipre, Dinamarca, Egipto, Finlandia, Indonesia, Jamaica, Jordania, Kenia, Malasia, Malta, México, Marruecos, Perú, Filipinas, Polonia, Qatar, Arabia

12 https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/IMO-Assembly-elects-new-40-Member-Council-.aspx?refresh=1

Saudita, Singapur, Sudáfrica, Tailandia y Turquía.

Para el caso de la categoría "C", la elección fue muy variada y dura, en la que se esperaba que la región de Latinoamérica tenga la máxima cantidad de exponentes, ya que la presencia de representantes como región en el Consejo es esencial para garantizar que las decisiones y políticas adoptadas reflejen adecuadamente las necesidades y realidades de la misma, contribuyendo así a un sistema marítimo internacional más equitativo, seguro y sostenible.

Si bien son 175 países los que integran la OMI, solo168 se encontraban aptos para votar, de los cuales 166 se consideraron votos válidos. Es importante mencionar que, si bien todos los Estados miembros pueden postular, los mismos evalúan sus posibilidades de ser elegidos, considerando sus intereses y su posición como país marítimo, en el cual pueda ser apoyado y reconocido como tal, (véase resultados de las elecciones para la misma categoría realizadas en el 2021[13], en la que Colombia y Perú lograron 64 y 98 votos respectivamente). Es de entenderse que los resultados son el esfuerzo de un trabajo realizado con tiempo, personal capacitado y competente y con una postura de Estado alineada al cumplimiento de sus políticas; en tal contexto, para las presentes elecciones, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional eligió a los siguientes Estados como miembros del Consejo para el bienio 2024-2025:

Categoría "A": China, Estados Unidos, Grecia, Italia, Japón, Liberia, Noruega, Panamá, Reino Unido y República de Corea.

Es preciso señalar que, en esta categoría se encontraba la Federación de Rusia, la cual ha salido de la misma debido al ingreso de Liberia luego de las elecciones, situación que puede ser evaluada de diversas perspectivas, pero que, sin embargo, para el presente articulo no es sino una muestra de cómo se presentan las asociaciones de los Estados miembros para apoyar o desalentar a otros en su accionar internacional.

Categoría "B": Alemania, Australia, Brasil, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, España, Francia, India, Países Bajos y Suecia.

Categoría "C": Arabia Saudita, Bahamas, Bangladesh, Chile, Chipre, Dinamarca, Egipto, Filipinas, Finlandia, Indonesia, Jamaica, Kenia, Malasia, Malta, Marruecos, México, Perú, Qatar, Singapur y Turquía.

13 ASAMBLEA 32.º periodo de sesiones realizado el día 6 de diciembre del 2021, Resolución A 32/D de fecha 1 febrero 2022, resultado de elecciones del Consejo.

Los votos que los Estados miembros lograron alcanzar curul para la categoría "C" se obtuvieron de la siguiente manera:

1. Singapur con 152 votos
2. Arabia Saudita con 143 votos
3. Malta con 143 votos
4. Turquía con 143 votos
5. Egipto con 142
6. Filipinas con 136 votos
7. México con 136 votos
8. Chile con 135 votos
9. Indonesia con 135 votos
10. Malasia con 134 votos
11. Bahamas con 133 votos
12. Chipre con 132 votos
13. Marruecos con 132 votos
14. Dinamarca con 130 votos
15. Qatar con 130 votos
16. Bangladesh con 128 votos
17. Kenia con 128 votos
18. Perú con 125 votos
19. Finlandia con 123 votos
20. Jamaica con 120 votos

No lograron alcanzar escaño:

21. X - Tailandia con 116 votos
22. X - Bélgica con 115 votos
23. X - Sudáfrica con 114 votos
24. X - Polonia con 106 votos
25. X – Jordania retiró su candidatura

Como parte del análisis previo que realizan los Estados miembros antes de presentar su candidatura para alcanzar los votos necesarios y ser parte de las distintas categorías, existen varias formas de obtenerlos; podríamos decir que las cuatro principales son las siguientes:

1. Voto por afinidad o simpatía
2. Voto por intercambio (voto OMI por voto OMI)
3. Voto por intercambio (voto OMI por voto en otro organismo internacional de interés)
4. Voto por apoyo regional

Este proceso es realizado por la Cancillería de cada Estado miembro, para lo cual se preparan notas diplomáticas y se distribuyen por todo el mundo a través de sus Embajadas respectivas. En el caso del Perú, se realizó una gran labor al presentarlo como un país marítimo candidato a ser parte del Consejo de la OMI; esta es una de las experiencias más interesantes de toda la campaña, en la que se ve mes a mes cómo se van recibiendo las notas diplomáticas con la aceptación de apoyar al Perú. Fue en este proceso que en un promedio de 15 a 20 notas se recibían y se hacían de conocimiento al equipo, con lo cual se evaluaba el avance y se decidía cuáles eran los países a los debíamos acercarnos para pedir el apoyo a través de los puntos de contacto. Es así que, para el inicio del Consejo, previo a la Asamblea (21 de noviembre), ya se habían confirmado un promedio de 100 apoyos, en algunos casos faltaba la confirmación con nota diplomática y en otros se enviaban notas agradeciendo los apoyos formalizados por nota, adjuntando los antecedentes para recordar a nuestras contrapartes los apoyos ofrecidos. Allí es cuando se inicia la competición abierta entre candidatos para alcanzar votos; todos los países postulantes realizan recepciones en las que se invitan a participar a todos los Estados miembros de la OMI para mostrarse como países marítimos con intereses, (véase anexo 7 – Programa de Recepciones y Actividades). En el programa de recepciones se puede apreciar el calendario de actividades que se realizan muchas veces en paralelo y que consolidan la confirmación de votos, es decir la participación en los mismos muestra abiertamente el apoyo a la candidatura del país anfitrión del evento, por lo que asistir a los mismos se hace indispensable, pero dicha asistencia debe realizarse con parte del equipo técnico de campaña reconocido con un acercamiento especial, ya que si no participas o no te reconocen como tal, al término del evento se evalúa quiénes participaron y quiénes confirmaron sus votos para ver el estado actual del proceso. Es entonces que, al término de las actividades, faltando pocas horas para el inicio de las elecciones, se seguían recibiendo notas diplomáticas confirmando el apoyo, llegando a tenerse 152 notas previo al escrutinio, situación que es cambiante debido al entorno previo, como las elecciones de las categorías "A" y "B" o las necesidades de voto con apoyo por regiones; sin embargo, para el Perú el compromiso a través de notas diplomáticas no es cambiante, una vez que se decide enviar la nota de apoyo correspondiente, se procede a dar cumplimiento a lo pactado en ella.

Uno de los principales aspectos que consideran los Estados miembros en el desarrollo de sus campañas es presentar su candidatura con tiempo, puesto que dicha acción permite trabajar con antelación los matices relevantes, como el mostrarse como país marítimo con intereses, con la participación de sus representantes de manera profesional y competente, con conocimiento en

temas técnicos marítimos, lo que conlleva al reconocimiento como tal por parte de otros Estados miembros. Es a su vez común observar en las representaciones que presentan candidaturas y/o son parte del Consejo el fortalecimiento de sus equipos técnicos que integran sus representaciones, que se muestran como componentes de conocimiento técnico y lideres regionales.

Como actividades finales, protocolares y técnicas, se pudo observar que, durante la última reunión del Consejo y el desarrollo de la Asamblea para las elecciones, los equipos de campaña que viajan a la OMI están integrados por altas autoridades, como las Autoridades Marítimas y en algunos casos por Ministros de Estado, y esta a su vez por personal técnico que ha laborado en la OMI y son reconocidos por otros participantes de las sesiones en el pleno de la OMI, con lo cual realizan un acercamiento en los espacios que se dan durante los descansos y horas de café, afianzando los lazos de amistad entre los países y su colaboración y apoyo para las elecciones, con la posibilidad de futuras firmas de acuerdos bilaterales o firmas de acuerdos y entendimientos previamente coordinados por los equipos técnicos, lo que consolidan las buenas relaciones bilaterales que puedan existir entre los mismos. Para el caso peruano, el Director General de Capitanías y Guardacostas - Autoridad Marítima del Perú firmó los memorándums de entendimiento con la Autoridad Marítima de Países Bajos y con la Autoridad Marítima de Dinamarca, referidos al reconocimiento recíproco de títulos y certificados de embarque de conformidad con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardias para la Gente de Mar.

Perú miembro del Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI)

Como se mencionó en los párrafos precedentes, durante el 33.er Periodo de la Asamblea General de la OMI, el Perú fue elegido como uno de los 20 países miembros que conformarán el Consejo en la categoría “C” para el bienio 2024-2025.

Este logro fue posible gracias al trabajo en equipo multisectorial liderado por el Ministerio de Relaciones Exteriores e integrado por la Embajada del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Marina de Guerra del Perú a través de la Autoridad Marítima Nacional, quienes trazaron la estrategia y ejecutaron el plan de campaña de manera exitosa.

En aspectos generales, esta elección cobra gran importancia porque contribuye significativamente a los intereses del Estado peruano descritos en la Política Nacional Marítima, los mismos que se encuentran alineados con

los objetivos de desarrollo sostenible de la agenda 2030 de la Organización Marítima Internacional; asimismo, constituirá un desafío para nuestro país trabajar de manera conjunta con la comunidad marítima internacional para lograr la implementación de las normas internacionales y su armonización con nuestra normativa nacional, priorizando la protección del medio ambiente en el sector marítimo, a la vez que haremos notar las necesidades de los países en desarrollo con la finalidad de impulsar la gobernanza marítima mundial de manera equitativa y segura.

Es preciso recalcar el excelente trabajo realizado por el equipo de campaña del Perú liderado por nuestro Embajador en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Embajador Juan Carlos Gamarra Skeels, un diplomático de carrera de quien puedo afirmar su gran compromiso por exaltar y engrandecer a nuestro país en todas las actividades que realiza, por lo que fue reconocido internacionalmente como el Diplomático del Año para Centroamérica y Sudamérica, y también como uno de los principales diplomáticos destacados en asuntos marítimos internacionales; como muestra de ello, fue designado Segundo Vicepresidente de la 33.era sesión de la Asamblea. El equipo de campaña estuvo integrado por personal especializado de la Embajada, así como personal de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y de la Dirección General de Soberanía, Limites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, quienes, desde sus respectivos puestos, hicieron posible alcanzar este gran logro para el Perú.

Qué significa para el Perú ser parte de la OMI y cuáles son sus retos

Como Estado miembro parte del Consejo de la OMI, es un compromiso trabajar de manera sostenible con personal capacitado y competente para salvaguardar la seguridad de la gente de mar, fortalecer la seguridad marítima y fomentar la protección del ecosistema marino en beneficio de sus Estados miembros y la comunidad marítima mundial.

A su vez, el Perú como Estado miembro soberano es parte de una serie de convenios internacionales referidos a temas marítimos, (véase anexo 3 – Estatus de los Convenios de los cuales el Perú es parte) motivo por el cual debe efectuarse el seguimiento exhaustivo del cumplimiento de las obligaciones contraídas en los mismos, para lo cual cuenta con tres componentes esenciales como son: la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), la Oficina Técnica de la Autoridad Marítima que participa en la OMI (OTAM) y el Departamento de Asuntos Internacionales y OMI de la Dirección de Administración Marítima

(DIRAMAR) de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas – Autoridad Marítima del Perú, las mismas que se encuentran integradas por personal capacitado, altamente profesional y competente en temas de la actividad marítima mundial, con pleno conocimiento de las normas y convenios internacionales.

Como se ha podido apreciar, las elecciones para ser parte del Consejo de la OMI no son una casualidad, sino una consecuencia de un trabajo sostenido de equipo, con una participación activa que permite el reconocimiento internacional por parte de otros Estados miembros, por lo que el fortalecimiento de los tres componentes, COMI, OTAM y DIRAMAR con personal competente, es una clave importante para el desarrollo activo, considerando la magnitud de los eventos y actividades (véase anexo 8 – Asamblea /Comités /Subcomités) que se realizan en función a las mismas, (véase anexo 9 – Agenda preliminar OMI 2024). Es el caso que para el Consejo y Asamblea se revisaron más de 150 documentos, destacándose entre ellos la "Estrategia, planificación y reforma de la Organización Marítima Internacional"[14] , en la que se elaboró el "Plan Estratégico de la Organización para el Sexenio 2024-2029" y posteriormente fue adoptado durante la Asamblea, lo que implica el conocimiento pleno para adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la aplicación del Plan Estratégico de la Organización.

Otro de los retos próximos, es el de la Auditoría confirmada a realizarse en Perú en el mes de mayo 2024, de acuerdo al Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI[15], con el fin de determinar en qué medida el Perú da efectivo cumplimiento a las obligaciones y responsabilidades previstas en diversos tratados de la OMI.

Como corolario de este artículo, podemos decir que el Perú cumple un papel decisivo para abordar los desafíos globales del sector marítimo, por lo que su participación efectiva como país marítimo alineado a la Política Nacional Marítima tiene un fondo trascendental para el país y un compromiso excepcional para los hombres y mujeres que hoy lideran nuestras instituciones y que dejarán un legado extraordinario a las futuras generaciones.

14 ASAMBLEA 33.er periodo de sesiones, Punto 8 a) del orden del día, documento A 33/8(a)/Add.1 de fecha 24 noviembre 2023

15 ASAMBLEA 33.er periodo de sesiones, Punto 9 del orden del día, documento A 33/9 de fecha 9 octubre 2023