AMÉRICA LATINA Y LA COOPERACIÓN TÉCNICA INTERNACIONAL

Capitán de Fragata(r)
Humberto Montenegro Larrea
Asesor de Asuntos ROCRAM
Oficina de Asuntos Internacionales
Dirección General de Capitanías y Guardacosta

AMERICA LATINA Y LA COOPERACIÓN TÉCNICA INTERNACIONAL

A inicios de la década de los 90', los Representantes Permanentes de los países de América Latina y del Caribe ante la Organización Marítima Internacional (OMI), presentaron al Secretario General de la misma, una solicitud con el objeto de que se efectuara un estudio orientado a identificar las áreas prioritarias en las que requerían asistencia técnica dichos países.

Este trabajo se basó en la información contenida en los diversos informes de expertos y consultores de la OMI que habían realizado numerosas misiones de asesoramiento en los países de la región, así como en la información proporcionada por las respectivas Administraciones Marítimas como respuesta a cuestionarios específicamente referidos a estos aspectos.

Al respecto, la región ha demostrado en las tres últimas décadas su interés en conseguir apoyo de los diferentes organismos internacionales, especialmente de la OMI, la cual con la ayuda del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), realizó proyectos regionales. Es así como, solamente en el período 1970-1990, la Organización ejecutó 34 proyectos nacionales, de los cuales el Perú se benefició con el Proyecto PER 81/ 013 "Desarrollo del Transporte Marítimo" (DESTRANSMAR), en cuyo marco se formularon diversas directrices y reglamentaciones, como por ejemplo, el borrador que formuló el Asesor Técnico Principal del Proyecto, para la fijación de líneas de carga de buques pesqueros, entre otros, que han servido a la Autoridad Marítima Nacional para formular la legislación complementaria de los Convenios de la OMI ratificados por el Perú.

La OMI es el organismo regulador del sistema de las Naciones Unidas para el sector marítimo, cuyo mandato por parte de 158 Estados Miembros, es velar por una navegación más segura y mares más limpios, para lo cual adopta normas y reglas internacionales, las cuales deben ser implantadas y cumplidas eficazmente por parte de los gobiernos en el ámbito de su jurisdicción como Estados de abanderamiento, Estados rectores del puerto y Estados ribereños, respectivamente.

Durante la misma década, el rol de la OMI, desde el punto de vista operativo, se

ha concretado en asegurar que los Convenios Internacionales adoptados, sean realmente puestos en vigor. La OMI apoya decididamente la integración regional y mundial de los órganos nacionales establecidos, para que, coordinadamente establezcan un sistema internacional de control y para ello cuenta con el Fondo de Cooperación Técnica, mecanismo para la puesta en práctica del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) de dicha Organización.

Los reglamentos y normas de la OMI son aceptadas por los gobiernos y por el sector del transporte mundial, habida cuenta que proporcionan un marco rector único y universal de las operaciones marítimas, pero sucede que muchos países, en especial del mundo en desarrollo, aún no pueden dar pleno y completo cumplimiento a dichos instrumentos. Es por esta razón que la OMI ha creado la PICT con el propósito exclusivo de asistir a los países a crear una capacidad humana e institucional que les permita cumplir de manera uniforme y efectiva, el régimen de reglamentación de la organización. Por lo tanto, el PICT contribuye al desarrollo socioeconómico sostenible de los países miembros, al estimular la creación de tal capacidad en el sector marítimo y al proteger sus aguas y costas de la degradación del medio ambiente que puedan ocasionar los buques y las actividades marítimas conexas.

Es interesante señalar que la capacidad de la asistencia técnica internacional en el ámbito marítimo depende, fundamentalmente, de las políticas de desarrollo nacional y de la capacidad de las Administraciones Marítimas Nacionales para convencer a sus respectivos órganos nacionales de planificación de lo importante que puede ser desarrollar la infraestructura marítima de cada país, en base a la cual, establecer servicios eficientes de transporte marítimo. Sin embargo, la cooperación requerida está limitada por la necesidad de mantener un balance razonable en lo que se refiere al apoyo técnico que brinda a todas las regiones del mundo en desarrollo.

En América Latina, los cambios estructurales incorporados en los esquemas de conducción política de la mayoría de los países, reflejan una mayor estabilidad política, sin embargo, con un lastre de más de $450 mil millones en su deuda externa y con una población superior a los 400 millones de habitantes, la región continúa debatiéndose en el campo de la recesión económica.

Desde la Segunda Guerra Mundial, y como resultado de los profundos y dramáticos cambios en la economía mundial, nunca América Latina se ha visto enfrentada a situaciones tan especiales, como la conformación de acuerdos hemisféricos, la composición de los intereses de la seguridad, la forma en que se orienta el comercio, las comunicaciones bajo el signo de la globalización, la factibilidad de los buques regionales, etc.

Al empezar el siglo XXI, América Latina encara esta situación económica reconociendo su dependencia, hoy más que nunca, de un adecuado desarrollo de su comercio internacional, el cual solo será posible si la región puede contar con un eficiente servicio de transporte marítimo.

En términos generales, el transporte marítimo es más económico que otros medios de transporte, y la mayor parte del transporte internacional del mundo se

efectúa por mar. En el ámbito de su comercio exterior, América Latina depende, básicamente, de las líneas de comunicación marítima, ya que el 90% del flujo de sus exportaciones-importaciones se realiza utilizando este medio. Por otro lado, teniendo en cuenta el carácter internacional de esta actividad y la variedad cada vez más compleja de las mercancías transportadas, el transporte marítimo debe dar cumplimiento a ciertas normas consideradas mandatorias, mencionándose entre ellas, las referidas a la seguridad marítima y a la protección del medio marino, con el más alto nivel posible.

Se puede afirmar que gran parte de esta normatividad, ha sido adoptada por la mayoría de los países de la región, mediante la ratificación de los respectivos Convenios de la Organización Marítima Internacional. A la fecha, el Perú ha ratificado 14 de estos instrumentos y, paralelamente, está dando cumplimiento a diversos códigos, resoluciones, recomendaciones y otros, sobre asuntos conexos, que son exigibles a nivel mundial.

En 1983, en Santiago de Chile, con el auspicio de la OMI y de la CEPAL, se llevó a cabo la Primera Reunión sobre Cooperación Marítima Regional entre Países Sudamericanos, México y Panamá, en la que se creó, mediante la Resolución N°3 de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas, la ROCRAM, para facilitar el intercambio de experiencias y puntos de vista entre los funcionarios de la región que tienen a su cargo la supervisión de las actividades marítimas técnicas, así como también, para realizar esfuerzos conjuntos en materias de interés común y concertar posiciones en los foros internacionales. La Autoridad Marítima del Perú en la persona del entonces Director General de Capitanías y Guardacostas, asumió las funciones de la Secretaría Provisional (1983-1985) y convocó a la Segunda Reunión en 1985. En 1994, durante el desarrollo de la VII Reunión en Montevideo, Cuba se incorporó como miembro pleno de la ROCRAM. Los países de Centroamérica y República Dominicana cuentan con la ROCRAM-CA.

Actualmente la Red, manteniendo su carácter operativo, no institucionalizado y rotatorio bianualmente, constituye uno de los mecanismos de integración más eficaces de Latinoamérica, habiendo obtenido logros muy significativos, los cuales están incidiendo, definitivamente, en el reforzamiento de las respectivas Administraciones Marítimas de la región, en sus correspondientes ámbitos jurisdiccionales, bajo el signo de la más amplia y efectiva integración. Entre estos logros, pueden mencionarse la adopción del "Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto", también conocido como el "Acuerdo de Viña del Mar", cuya implantación, está permitiendo disminuir notablemente el ingreso de buques sub-estándar a puertos de la región, procedentes de otras regiones, evitando así que se vea afectada la seguridad de la vida humana en el mar y en el medio ambiente marino. Así mismo, la ROCRAM ha adoptado las estrategias de protección del medio marino, de formación marítima y pesquera, y de seguridad marítima, 1996-2006, está última preparada por la Autoridad Marítima del Perú, país que actúa como coordinador de la misma.

Las estrategias se diseñaron a partir de situaciones particulares para un tiempo y lugar y por ello, el inicio estuvo condicionado a un "diagnóstico de la situación presente" con respecto a la situación de la economía mundial y al tema particular de la región. Este diagnóstico fue seguido de una orientación general de cómo alcanzar una "situación futura mejor".

Para su implantación efectiva, en el ámbito de las Administraciones Marítimas de los países de la región (ROCRAM), se planificó una línea de acción tal que permitiera alcanzar el objetivo deseado, en base a los programas y planes de acción general, los cuales a su vez, han sido divididos en otros planes específicos o proyectos particulares.

Es así como América Latina está caminando hacia un regionalismo abierto. Los cambios ocurridos en las políticas nacionales de la región y las nuevas estrategias de desarrollo que se están implantando, con el eficaz apoyo de la OMI, están dando un gran impulso a la integración regional en el ámbito marítimo.

Ciertamente, la Organización Marítima Internacional tiene una visión muy clara sobre la ROCRAM y sobre el papel decisivo que juega en el ámbito de esta integración, por cuyo motivo, llegó a la conclusión de que después de 18 fructíferos años, ya cuenta con la capacidad suficiente para administrar y ejecutar los proyectos contemplados en el Programa Integrado de Cooperación Técnica de dicha organización, aplicable a los países en desarrollo, a nivel mundial. Por este motivo, mediante un Memorándum de Entendimiento entre la OMI y la Secretaría de la Red, la OMI ha delegado a esta última la responsabilidad de la gestión y ejecución del programa de trabajo de asistencia técnica, previamente convenido entre ambas partes, para lo cual se designa, cada dos años, un funcionario del país que tiene a su cargo la Secretaría General (SECROCRAM), para que se desempeñe como coordinador OMISECROCRAM, teniendo el compromiso, esta última, de informar a la organización sobre esta actividad, presentando informes trimestrales sobre su desarrollo. Actualmente la SECROCRAM está siendo desempeñada (2000-2002) por la Autoridad Marítima de Brasil.

En este contexto se puede afirmar que hoy en día, los países de la ROCRAM, en el ámbito latinoamericano, cuentan con un mecanismo que, permite a la OMI llevar a cabo proyectos de cooperación técnica en la región, cuyas Administraciones Marítimas están reforzando sus respectivas capacidades institucionales para una eficiente administración de la seguridad marítima, de cuyos resultados dependen directamente, la eficacia, la seguridad y la confiabilidad del transporte marítimo. Es por ello, que los programas de cooperación técnica de la OMI brindan especial atención a la capacitación del personal administrativo que se desempeña como tal en las Administraciones Nacionales.

Referencias:

- *Estudio de las Prioridades de Cooperación Técnica en América Latina*, Organización Marítima Internacional.
- Graham, Robert: "A continent in search of a role", Financial Times, 23 July 1990.