

La relevancia de la Marina Mercante española en el Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI)

La importancia de una presencia



RAFAEL RODRÍGUEZ VALERO

DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
MINISTERIO DE FOMENTO

Más allá de cuestiones puramente técnicas, la Organización Marítima Internacional ha ido adquiriendo cada vez una mayor relevancia desde el punto de vista político y diplomático, de ahí la importancia no solo de permanecer en la OMI sino de tener una presencia activa en la toma de decisiones. La adopción de estrategias y normas aplicables internacionalmente sobre transporte marítimo o contaminación marina, que afectan en profundidad a la relación entre Estados, realza el notable éxito que supone la reelección de España como miembro del Consejo de la OMI.

A principios del pasado mes de diciembre concluyó la trigésima asamblea de la Organización Marítima Internacional en Londres. Esta organización, comúnmente conocida por sus siglas, OMI, es, según se lee en la versión española de su página web, el organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional.

Buscando con algo de detenimiento entre los numerosos tratados y convenios internacionales, uno puede hacerse una idea más aproximada de lo que es la OMI y cuáles son sus funciones. La OMI es el lugar donde se planean, redactan y aprueban las normas que fijan la formación y experiencia de los oficiales y marineros de los cruceros que en el año 2016 desembarcaron más de 8,5 millones de pasajeros en los puertos españo-

les. En la OMI se decide qué normas de seguridad son aplicables a los buques de transporte de gas natural licuado (GNL), que suministran el 44% del gas que importa España. Es en los Comités de la OMI donde se consiguió enmendar el Convenio Internacional MARPOL para impedir que los buques petroleros de casco sencillo como el Prestige pudiesen seguir navegando.

La pertenencia al Consejo de la OMI, del que España ha sido reelegido miembro, es un exponente de la relevancia marítima de un país

La importancia de la OMI para las economías de países altamente integrados en los mercados globales es evidente por la dependencia del transporte marítimo que tiene el comercio internacional. Existen, sin embargo, motivos adicionales que redundan en la importancia de este or-

ganismo. Por citar algunos de los principales: la localización geográfica, la insularidad de los estados o la actividad económica que generan las flotas abanderadas en los llamados registros abiertos.

Esta relevancia de la OMI ha sido percibida con una cada vez mayor intensidad por los distintos países miembros de la organización y se ha traducido en una mayor actividad de los países en los órganos de gobierno de la organización.

La estructura de Gobierno de la OMI

La OMI cuenta con 172 Estados miembros y tres miembros asociados, que constituyen su Asamblea, y en la que también participan aquellas organizaciones internacionales no gubernamentales que sean reconocidas como entidades consultivas.

Además de la Asamblea, la OMI cuenta con otro órgano ejecutivo que es su Consejo, en el que están representados 40 Estados divididos en tres categorías.

Estas tres categorías son: a) los 10 Estados con los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales; b) los 10 Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional, y c) los 20 Estados que tienen intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación y cuya integración garantiza la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo.

A pesar de que de la definición de las distintas categorías no se desprende una diferencia en la importancia por la pertenencia a una u otra y de que todos los miembros del Consejo tienen el mismo estatus, lo cierto es que de alguna manera estas categorías se han configurado como una suerte de relación, ordenada de mayor a menor, de grupos de relevancia en la gobernanza marítima internacional.

La percepción de que tanto la pertenencia al Consejo como la adscripción de un país a una u otra categoría son una medida de la relevancia marítima de un país, ha marcado en los últimos años un proceso de escalada en las pretensiones de representación de los países miembros en el Consejo. Esta presión por aumentar la representación en la gobernanza de la OMI está haciendo cambiar el carácter tradicional de la Organización, vinculado al altísimo contenido técnico de las normas de esta, hacia un ámbito más político-diplomático. Este cambio de espíritu en la naturaleza de la OMI se ha visto reforzado por la actualidad e importancia mediática de algunas de las materias decididas actualmente en los órganos de trabajo de la OMI, principalmente la estrategia para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero por los buques, en la que es fácil adivinar intereses con frecuencia difícilmente conciliables entre países.

Elecciones al Consejo de la OMI

Durante la trigésima asamblea tuvieron lugar las elecciones para determinar los miembros del Consejo de la Organización.

La particularidad de las elecciones de este año provenía de la presentación de 12 candidatos para el grupo b), frente a los 10 que se habían consolidado durante años y que tradicionalmente y por aclamación eran automáticamente elegidos miembros del Consejo. Los dos nuevos aspirantes eran Australia y Emiratos Árabes Unidos, y su presentación ha supuesto que las elecciones fueran eliminatorias: dos países deberían salir del grupo b) del Consejo al obtener menos votos que los restantes. Y así ha sucedido, pues Argentina y Bangladés han sido eliminados después de participar durante muchos años en esa categoría.

Que España haya permanecido en ese puesto no ha sido casualidad, si no fruto del trabajo de muchos años y de una última etapa ciertamente trepidante e intensa. La Asamblea de la OMI se inició con la intervención del ministro de Fomento, Íñigo de la Serna Hernáiz, y se cerró, en lo que a las elecciones se refiere, en diciembre con el discurso de defensa oficial de la candidatura que tuvo el honor de realizar como director general de la Marina Mercante justo antes de la votación.

El objetivo principal de nuestra Marina Mercante es un transporte marítimo más seguro, eficiente y respetuoso con el medio ambiente, al servicio de la sociedad y que contribuya a la competitividad de la economía española.

Participaron en la votación 162 Estados, siendo Alemania el que más votos obtuvo, 146, seguido de la India con 144, Australia 143, Francia 140, Canadá 138, España 137, Brasil 131, Suecia 129, Países Bajos 124 y Emiratos Árabes Unidos 115.

La candidatura australiana, miembro anteriormente del grupo c), es una muestra de cómo la pertenencia a uno u otro grupo del Consejo es percibido en cierto sentido como una pertenencia a clubes de importancia marítima. Una especie de promoción sería lo experimentado por Australia, o al menos lo que el propio Departamento de Transporte Australiano ha entendido.

La elección de Emiratos Árabes Unidos presenta otras connotaciones, más relacionadas con la búsqueda de relevancia diplomática de los Emiratos, y sustentada en el poderío económico de la diplomacia del país del Golfo. La falta tradicional de presencia en la Organización y de peso técnico de su administración marítima han jugado en contra de la candidatura emiratí, que no obstante ha conseguido salir airosa de las elecciones, posiblemente a costa de una administración marítima mucho más consolidada y activa que la Argentina, lo que plantea de nuevo el cambio de paradigma que se está dando en el seno de los órganos de Gobierno de la OMI.

Así mismo, también las elecciones de la OMI nos muestran un mundo con unos equilibrios de poder en proceso de cambio, como se refleja en el análisis de los resultados de las votaciones en lo que se refiere a la categoría a) del Consejo. En ella votaron 160 Estados, dos menos que en la categoría b), aunque hubo un voto nulo. Empataron en el primer puesto, con más votos que ningún otro Estado, China y Japón, con 155 votos cada uno. Italia y Panamá alcanzaron 152 votos, Grecia 151, la República de Corea 148, Rusia 147, Reino Unido 144 y, los menos votados, Noruega y Estados Unidos con 143 votos.

Piénsese que Alemania obtuvo más votos en el grupo b) que los dos últimos países del grupo a) del Consejo. Y aunque Europa mantiene una representación mayoritaria en las dos categorías más importantes del Consejo, al tener prácticamente la mitad de los puestos

en ambos, el ascenso de Asia va a ser imparable, mientras que Iberoamérica también es previsible que siga una senda ascendente, pese al traspie de Argentina.

Todo ello nos lleva de nuevo a comprobar que la OMI ha desbordado el terreno del trabajo estrictamente técnico, para adquirir una relevancia notable a nivel político y diplomático.

Deberíamos mantenernos atentos a la creciente importancia que se está dando por cada vez un mayor número de países a la Organización Marítima Internacional, y valorar coherentemente el trabajo de nuestro servicio exterior y de nuestra administración marítima, que han conseguido un éxito notable en la reelección de España como miembro del Consejo. Nuestra participación a primer nivel en la OMI tiene una gran relevancia y abre vías de cooperación a nivel mundial sumamente interesantes.

España es un país con una tradición marítima que no admite comparación (en 2019 se cumplirán 500 años de la epopeya de la primera vuelta al mundo en barco por la expedición de Magallanes y Elcano, impulsada por la Corona de España) y un presente que requiere profundizar en los objetivos de nuestra marina mercante, trabajar en colaboración estrecha con nuestros sectores marítimos y continuar la mejora permanente de nuestras infraestructuras portuarias, como factores claves de la competitividad de la economía española y del aumento del bienestar de los españoles, y también del reforzamiento de nuestro papel en el orden mundial. ■