

Visita del Secretario General de la Organización Marítima Internacional
Efthimios Mitropoulos

Del 1ro. al 4 de julio del corriente año, la Republica Oriental del Uruguay, recibió, la visita del Sr. Efthimios Mitropoulos, Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

Dicha visita estuvo signada, por una amplia y nutrida agenda, tanto en forma Oficial como particular, es así que dicho Sr. Secretario fue recibido por el Sr. Presidente de la República, por los Sres. Ministros de Relaciones Exteriores, Defensa, Transporte y Obras Publicas y de Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. La Fundación María Tsakos, lo agasajo en los salones de la Escuela Naval, motivo propicio para hacerle un reconocimiento público a su labor durante su trayectoria vinculada al ámbito marítimo.

La Autoridad Marítima Nacional, firmo un Memorando de entendimiento con dicha Organización, el cual tiene por objeto formalizar la cooperación de la OMI en actividades de asistencia técnica hacia los países latinoamericanos con la participación de expertos de la República Oriental del Uruguay y lo Condecoro con la Medalla “15 de Noviembre de 1817” distintivo azul celeste “Servicios distinguidos de carácter extraordinario”.

A continuación se transcriben palabras del Sr. Efthimios E. Mitropoulos Secretario-General, de la Organización Marítima Internacional, en su discurso de 3 de julio 2006, durante el acto de su Condecoración en el Salón Alcazar del Comando General de la Armada

“La importancia de los estados miembros, participación en el trabajo de la OMI”

Damas y caballeros, miembros distinguidos de la comunidad marítima uruguaya.

Permítanme comenzar agradeciendo al Contralmirante Debali, a la Armada Nacional y a la Prefectura Nacional Naval por distinguirme con el honor de la Medalla 15 de Noviembre de 1817, conmemorativa de la fundación de la Armada Uruguaya, la cual estoy profundamente honrado al aceptar. Me siento humilde por el gesto noble y acepto el honor como un reflejo del buen trabajo de mis colegas en la Secretaría de la OMI, y el éxito de los Miembros que brindan un buen servicio a la Comunidad Marítima. Muchas gracias.

Damas y caballeros, siento un inmenso placer al estar visitando vuestro país y a la vez una gran alegría de tener la oportunidad de decir unas pocas palabras en el día de hoy.

Nos hemos reunido en la moderna ciudad de Montevideo pero de hecho parece predominantemente un país “verde”, por algo es que el Ministerio de Turismo acuñó la frase “Uruguay natural”. Para encapsular el concepto de una Nación cuyas raíces descansan firmemente en la tranquilidad y la majestuosidad de sus amplios espacios abiertos. Hasta el mismo nombre Uruguay contiene ecos de poesía inherentes al mundo natural como yo he aprendido en el antiguo idioma guaraní “Uruguay” significa “Río de los pájaros pintados”, y yo pienso que en gran manera esto habla de que incluso los tempranos habitantes indígenas de estas tierras tuvieron que idear un nombre que cantara alabanzas a sus bellezas naturales.

Este es verdaderamente un bello país bajo cualquier concepto. Más allá, ha sido, su buena fortuna el hecho de que donde hay belleza hay incluso generosidad. Desde que logró su independencia en 1825, Uruguay ha basado su economía en la agricultura y recientemente en el negocio agropecuario. Hoy, Uruguay es un miembro del grupo de países partidarios de la abolición del subsidio sobre los productos agrícolas y de la liberación del comercio de dichos productos, ambos hablan del continuo significado de este sector para Uruguay así como del puesto que ocupa en medio del mundo de exportadores agrícolas.

El destino de Uruguay está inevitablemente atado al de sus vecinos. Esto no siempre tiene un buen desenlace para ustedes. Las ondas de choque de las dificultades económicas enfrentadas por su vecino del sur a finales de los 90's y primeros años del presente siglo, por ejemplo, se han hecho sentir en forma casi tan fuerte que como en el país en donde se originaron. Por otro lado, la ubicación central de Uruguay y la buena infraestructura de comunicaciones, unido esto a un sector portuario y marítimo vibrante y a la mayor vía fluvial interior conocida como la Hidrovía Paraná-Paraguay, significa que el acceso esta disponible a la región potencialmente masiva; y con esto viene la oportunidad para reforzar vuestra posición como un importante centro comercial, para los países

dentro del MERCOSUR, para la Secretaria la cual Uruguay aloja y más allá, hacia el resto de Sud América.

Un vistazo al mapa podría sugerir que Uruguay comparte tan solo dos fronteras; con Argentina al oeste, y con Brasil al norte y noreste. Sin embargo, un examen más cercano y con un poco de pensamiento lateral, nos revelará un tercio, en la forma de una frontera de más de 650 kilómetros al sur y al este, vía una línea de costa que puede solamente ser descripta como “extensa”, dada la superficie total terrestre del país. Esta es la frontera que Uds. comparten con el resto del mundo, y explica por que el sector marítimo puede y debe desempeñar un rol de suma importancia en el futuro y prosperidad del País.

Como una nación comerciante, Uruguay es parte de la economía global actual; una economía global que esta apoyada en la industria naviera, portuaria y en una vasta gama de actividades asociadas y subsidiarias, que abarcan desde el diseño y construcción de buques a su eventual desmantelamiento y reciclaje.

Los buques transportan más del 90 por ciento del comercio global, y realizan esta actividad logrando un record de seguridad, eficiencia y de impacto en el medio ambiente, lo cual no es algo nada desdeñable y es algo que continúa mejorando día a día.

El transporte naviero, es tal vez, una de las más grandes actividades industriales a nivel mundial. La propiedad y cadena de mando que rodean a cualquier buque puede involucrar a diversos países; no es inusual encontrar que los propietarios, operadores, fletadores, embarcadores, aseguradores y sociedades de clasificación, sin dejar de mencionar a los oficiales y su tripulación, son todos de diferentes nacionalidades y ninguno de estos pertenece al país del estado de abanderamiento del buque. Lo que es más, los mismos buques transcurren sus vidas operativas moviéndose entre diferentes jurisdicciones legales, muy a menudo, lejos del país que lo registró, transportando materias primas, mercancías y productos que sustentan la creciente economía global.

Hay, por lo tanto, una lógica “over - arching” a favor de una estructura de estándares internacionales para regular estándares de navegación comercial, los cuales pueden ser adoptados, ratificados, implementados y hacerlos valer por todos. Sin estándares internacionales reconocidos y aceptados, uno se puede encontrar con la ridícula situación en la que un buque deja un país A con carga rumbo a un país B, en total

cumplimiento con los requisitos de diseño, construcción, equipamiento, tripulación y operación de un buque del país A, para encontrarse con que el país B, tiene sus propios y diferentes requerimientos. Claramente tiene que haber un común acercamiento, así los buques pueden practicar el comercio alrededor del mundo y los países podrían confiarse al recibir a los buques extranjeros y aceptarlos; no poniendo así en riesgo la seguridad y la integridad del medio ambiente de una manera irracional.

Como la agencia de la Naciones Unidas, cargada de responsabilidad de promover la seguridad y la eficiencia de los buques en la limpieza de los océanos, la OMI busca con 166 estados miembros, el trabajo conjunto para crear un clima en el cual puedan llevarse a cabo los objetivos compartidos con todos. Uruguay, miembro de la OMI desde 1968 y con un representante permanente en la organización con su sede central en Londres- una posición que usted ocupó en el pasado contralmirante Debali, es un importante participante del trabajo de la organización y, como siempre me gustaría ofrecer mi agradecimiento por lo positivo y constructivo rol que Uruguay desarrolla en la OMI y expresar mi ferviente deseo de que su contribución continúe haciéndose mas fuerte en el futuro.

El marco regulatorio de OMI es un amplio espectro de convenios internacionales, sustentado por, literalmente, cientos de guías y recomendaciones que, entre ellos, cubren todas las facetas de la industria marítima – desde los planos de construcción antes de que el buque sea botado, hasta su desguace en el lugar en que el buque va a morir. Si estamos diseñando un buque containero, por ejemplo, y queremos saber que tipos de cables deben ser los apropiados, lo podemos encontrar en el SOLAS. Si estamos operando un buque tanque y necesitamos saber con exactitud que registros deben ser entrados en el libro de hidrocarburos, podemos encontrar esa información en el Convenio MARPOL. Si queremos contratar tripulación y queremos estar seguros de sus competencias y capacitación, tenemos otro Convenio OMI, el STCW que cubre ésta faceta.

Ampliamente hablando las medidas de OMI caen dentro de éstas tres categorías. Tenemos aquellos cuyo objetivo cae primariamente en la prevención de accidentes, siniestros marítimos y prevención de la contaminación por los buques. En éste grupo podemos encontrar convenios estableciendo estándares para el diseño del buque, construcción, equipamiento, operativa y tripulación. Hay una serie de medidas que reconocen que los accidentes ocurren a pesar de los esfuerzos y trata de mitigar su

impacto negativo en la vida humana, propiedad y medio ambiente. Las regulaciones concernientes a comunicaciones de socorro y seguridad marítima, las provisiones de búsqueda y rescate y las operaciones de limpieza ante un derrame de hidrocarburos y los mecanismos adecuados y responsables, caen dentro de ésta categoría.

El grupo final está relacionado con las consecuencias de los accidentes, en particular, estableciendo mecanismos para asegurar a los damnificados – por ejemplo, pasajeros o víctimas de un derrame – deben ser compensados adecuadamente y expeditivamente.

OMI ha pasado mucho tiempo diseminando y expandiendo éste cuerpo de normas y estándares internacionales, los cuales son actualmente reconocidos a nivel mundial como un alto y efectivo marco regulatorio internacional para el ámbito marítimo. Sin embargo, la preocupación de OMI es, y siempre será, simplemente asegurar que los convenios, códigos, y otro instrumento adoptado sea efectivamente implementado y puesto en funcionamiento. Esto, por supuesto es responsabilidad de los Estados Miembros, a pesar de esto la Organización pueda brindar su apoyo.

OMI ha desarrollado un programa de Co-operación Técnica designado para asistir a los Gobiernos que carecen de conocimiento técnico y recursos para sostener una industria marítima en forma exitosa. Este programa pone su énfasis en el entrenamiento para ayudar a los países a mejorar su habilidad en el cumplimiento de los estándares y reglas internacionales relacionadas a la seguridad marítima, protección marítima y la prevención y control de la contaminación marítima dando prioridad a la asistencia técnica que se enfoca en el desarrollo de los recursos humanos y la capacidad institucional.

Recientemente se ha introducido el programa de Auditorías Voluntarias para nuestros Estados Miembros, lo cual permitirá a la Organización evaluar la efectividad en que cada País está implementando los estándares globales con los cuales se ha comprometido. Así como identificar donde están las dificultades en la implementación. Estas dificultades pueden ser analizadas también con nuestro Comité de Cooperación Técnica y toda lección que de ellas pudiera surgir puede ser compartida con otros Estados Miembros para el beneficio de todos.

Las Auditorías Voluntarias ofrecen una tremenda oportunidad de realizar un significativo progreso universal, consistente y efectivo en la implementación de los estándares de la OMI. El programa está designado para promover la seguridad marítima y

la protección del medio ambiente proveyendo voluntariamente a los estados con la retroalimentación en su accionar y eventualmente aconsejando como mejorarlo. Como he establecido, en varias ocasiones, mi visión de éste programa es que, en lugar de causar vergüenza al exponer flaquezas, traerá soluciones y juntos nos ayudaremos en la persecución de objetivos comunes. Proveerá una herramienta fundamental en la lucha contra los buques subestándares y espero que nuestros Estados Miembros, incluido Uruguay, participe constructivamente en el programa y nos dé su total apoyo. Con el tiempo, la completa implementación del programa contribuirá al crecimiento de la calidad en el ambiente marítimo y ayudará a promover la competencia en los servicios en la base de quien provee alta calidad en los mismos antes que aquellos que simplemente ofrecen bajas tarifas.

A través de los años OMI ha evolucionado acompañando los cambios y ajustándose a los requerimientos. Existen actualmente significativos y creciente evidencia de que las medidas desarrolladas por la Organización han contribuido en forma muy importante en muchas áreas. Hay escasos accidentes marítimos, escasos casos de pérdidas de vida en el mar y escasos casos de contaminación marina producida por buques que hace años atrás. Pero nadie puede ser complaciente y todos nosotros en el marco de la OMI estamos comprometidos a promover más efectividad, uniformidad e implementación global y cumplimiento de los estándares de la Organización.

Damas y Caballeros, para concluir: el ámbito marítimo desde siempre ha provisto el único y real método costo – beneficio de transporte a granel a través de grandes distancias, y el desarrollo del ámbito marítimo y el establecimiento de un sistema global de comercio se ha desarrollado juntos, mano a mano. Aquellos con acceso a recursos naturales, aquellos con la habilidad de transformar esos recursos en productos utilizables para el bien de la humanidad, y aquellos que tienen el requerimiento de utilizar y consumir dichos productos, están unidos por el objetivo común del ámbito marítimo. En el mundo de hoy, productores, manufacturadores, y mercados han sido unidos por los buques y el mar. Para que el ámbito marítimo pueda proveer el nivel de servicios que el mundo de hoy demanda, debe continuar siendo seguro, protegido, eficiente y limpio; porque, no solamente existen accidentes y derrames no deseados, sino que además tienen el potencial de interrumpir la entrega de las cargas o el daño de los recursos de los cuales las futuras

generaciones dependen. El único camino de salvaguardar y de hecho reforzar las buenas credenciales con las que cuenta el ámbito marítimo hoy en día, es a través del marco de los estándares globales desarrollados y adoptados por la OMI. Y la OMI será una entidad irrelevante sin la activa participación de sus Estados Miembros. No solamente traerán al seno de la Organización su conocimiento e idoneidad, sino que además darán a la OMI y por lo tanto, a los estándares que han adoptado, credibilidad y status. En otro orden de cosas, cuanto más los miembros inviertan en la OMI, desde la adopción de los más altos y practicables estándares para el ámbito marítimo hasta asegurar y promover efectivo y uniforme implementación y cumplimiento global – cuanto más realicen más beneficio obtendrá la comunidad marítima. Cada miembro de OMI tiene la misma oportunidad de ajustar y dirigir el trabajo de la Organización al igual que sus políticas para el futuro, pero aquellos que se mantienen activos en nuestro trabajo, naturalmente, ejercen más influencia que aquellos que no lo están tanto. Hay un interés mutuo en que – Estados Miembros, la industria marítima, la sociedad civil y las organizaciones – como un todo, derive considerablemente en una mutua y final recompensa.

No deben existir dudas en que el transporte y las comunicaciones son cruciales para el desarrollo sustentable en el medio ambiente global. Si los beneficios de la globalización deben ser difundidos, todos los países deben estar habilitados para jugar un rol total y activo en la distribución del sistema y construir fuertes infraestructuras de transporte. Y si naciones marítimas quieren el éxito deben de hacer esto. Por un lado, desarrollando una estrategia nacional marítima dinámica e implementándola con el elemento humano e institucional apropiado junto con recursos financieros y por otro lado trabajando junto con otras naciones con el espíritu de la cooperación internacional.

Su activa participación en la OMI es una de los mejores caminos para alcanzar sus objetivos y espero confiado en que Uruguay continúe con su actuación en un modo pleno y activo ahora y en el futuro.

Damas y caballeros.

Muchas gracias. “