

Alistamiento para la auditoría de la Organización Marítima Internacional 2024

Camilo Uquillas Prieto¹

El concepto y todo lo que envuelve la palabra auditoría genera un efecto de tensión y hasta miedo a cualquier funcionario que se le mencione, indiferente si se trata de una institución pública o privada, o si se encuentra al frente de un cargo directivo o un cargo operativo; el nivel de estrés que se produce es muy alto y puede llevar a que después de mucho tiempo de estar trabajando y preparándose para hacer las cosas bien se generen diferentes reacciones tanto positivas como negativas en sus actores, que dificultan el desarrollo de ese proceso y de las actividades que se llevan a cabo dentro las instituciones, trayendo como consecuencia que la auditoría no salga tan bien como se esperaba (Osorio y Naranjo, 2020).

Por lo anterior resulta importante evitar los efectos de angustia que producen los procesos de supervisión a una institución, tal como podría ocurrir a partir del año 2024 (fecha por confirmar, al momento de escribir este artículo) por parte

¹ Capitán de Corbeta, Jefe Grupo Responsable de la Auditoría de la Organización Marítima Internacional (OMI) a Colombia. Subdirección de Marina Mercante de la Dimar (Submerc). Bogotá, D. C., Colombia. Correo electrónico: ceuquillas@dimar.mil.co

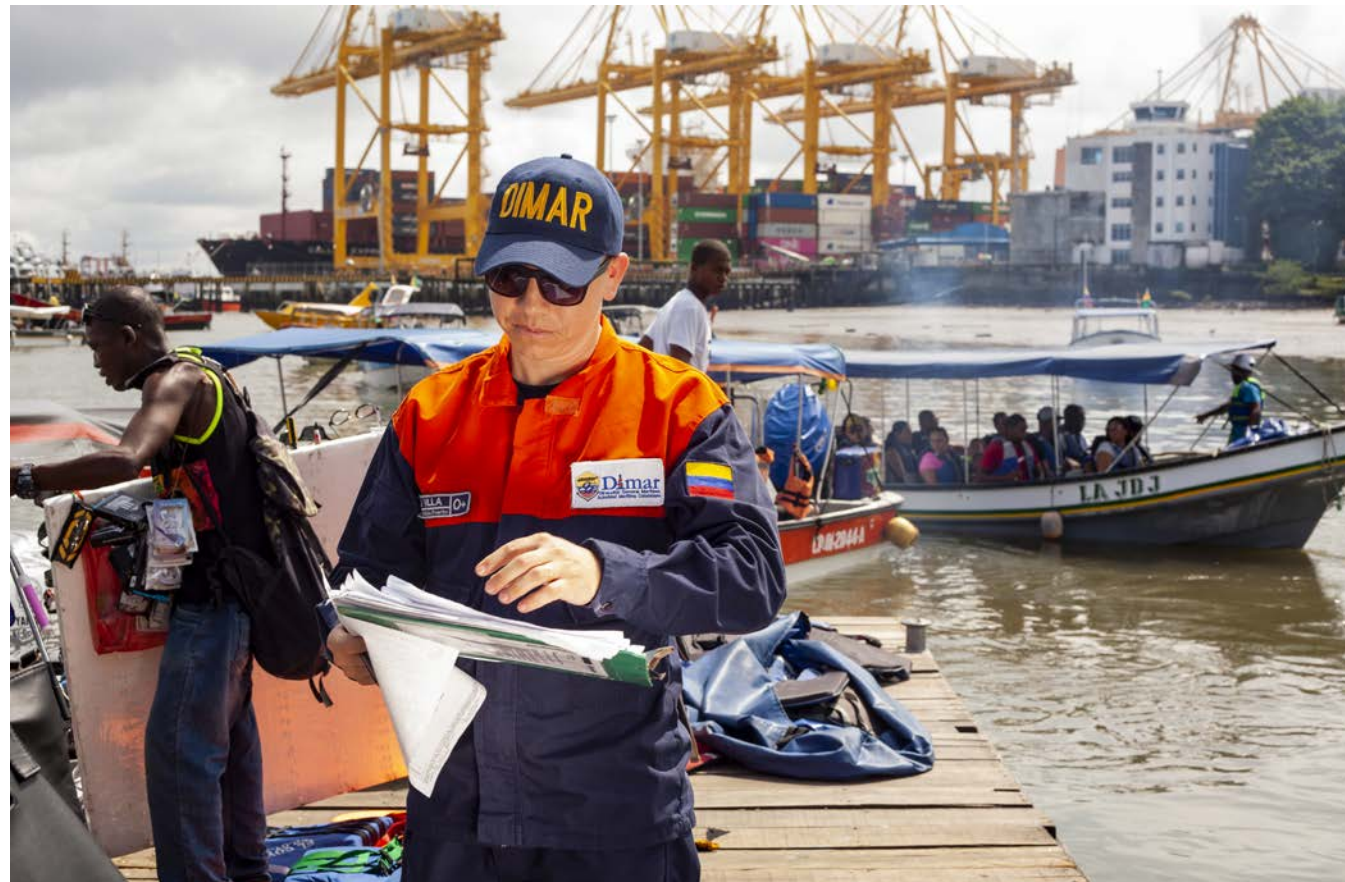


↑ Panorámica aérea de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, Valle del Cauca.

de la Organización Marítima Internacional (OMI) a los funcionarios, procesos y procedimientos que conforman la Dirección General Marítima (Dimar), tanto en Sede Central como en las diferentes unidades regionales a lo largo de su jurisdicción. Así es que, con el objetivo de contrarrestar cualquier sentimiento de ansiedad o estrés, la Autoridad Marítima Colombiana desarrolla un Plan de Trabajo cuyo objetivo principal es la respectiva implantación de los instrumentos internacionales de la OMI en el ámbito

marítimo internacional, desde el año 2018, basados estos en el Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI, conocido como Código III y referenciado como Resolución A 1017; documento que tiene como objeto aportar los lineamientos de las respectivas auditorías a los Estados parte del organismo internacional en mención.

El plan de trabajo planteado, programado y que actualmente se encuentra en ejecución por parte de la



↑ La Autoridad Marítima Colombiana desarrolla un Plan de Trabajo para la implantación de los instrumentos internacionales de la OMI.

Dimar con el fin de recibir la visita de la OMI, surge tras la decisión adoptada en noviembre del año 2003, en el marco del desarrollo de la 23ª Asamblea de la OMI en donde se adoptaría el ‘Plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI’, bajo el cual se aprobó el establecimiento de los lineamientos fundamentales para las respectivas auditorías, con el fin de verificar el nivel de implantación de los instrumentos de este organismo especializado de las Naciones Unidas. Es de resaltar que en un principio los procesos de auditoría se establecieron sobre una base voluntaria, por lo que se instaba a los Estados a presentarse como candidatos para ser parte del proceso.

No obstante, diez años después -en el 2013- y en el marco de la 28ª Asamblea de la OMI se decidió que el proceso que antes era voluntario pasaría a ser obligatorio. De esta manera, el 24 de noviembre de 2014 Colombia recibió la Auditoría a la Administración Marítima, entendida

como el conjunto de órganos del Estado con competencias sobre el mar y las actividades marítimas en el ámbito nacional (García Martínez, 2007). Los resultados de la auditoría fueron satisfactorios, pero se vio la necesidad de fortalecer las coordinaciones interinstitucionales para el cumplimiento de los requisitos establecidos por la OMI frente a los procesos a ser auditados, generando inmediatamente una gran preocupación entre los funcionarios de la época que hacían parte de la Dimar, debido a que la Autoridad Marítima Colombiana es la directa responsable de la coordinación que se debe establecer a nivel institucional y con las demás entidades que hacen parte de la administración marítima colombiana.

De esa manera, para evitar futuro estrés y tensión al interior de la Entidad se creó en el año 2020 un grupo especializado en articular la preparación de la Dimar frente al cumplimiento de los convenios de la OMI, a los cuales se ha adherido el Estado colombiano durante los últimos



↑ Buque containero en canal de acceso a puerto.

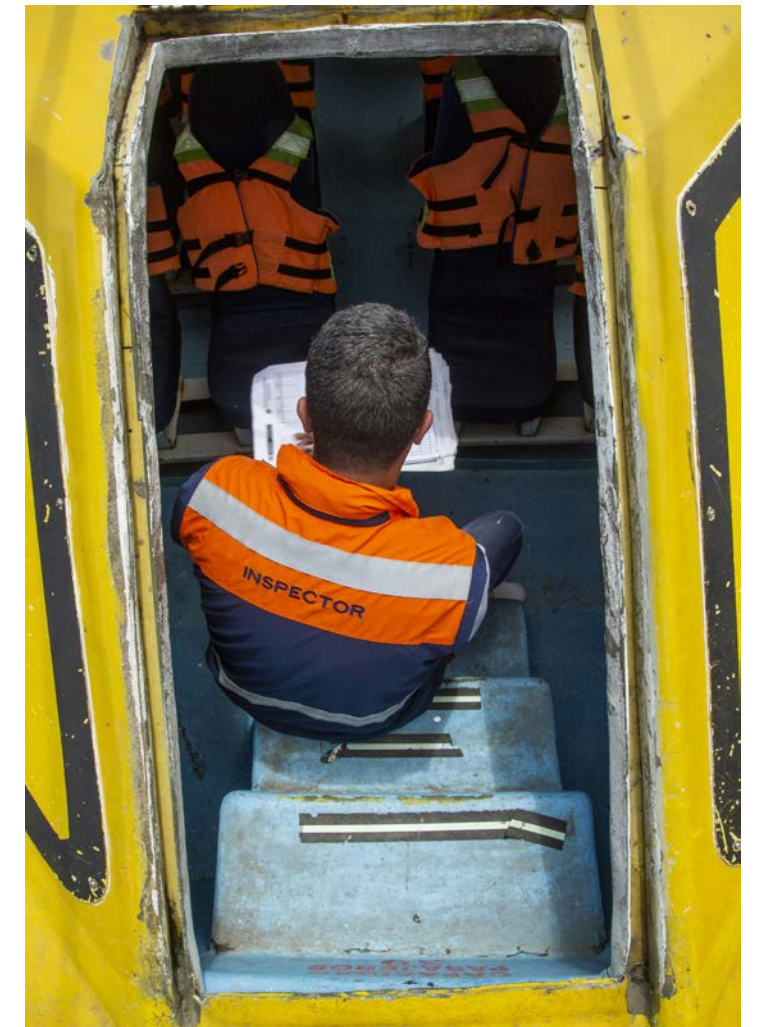
Actividad de inspección propia del ejercicio de autoridad de la Dimar. ↓



En el año 2020 la Entidad creó un grupo especializado para articular su preparación frente al cumplimiento de los convenios de la OMI a los cuales se ha adherido el Estado colombiano durante los últimos años.

años, y que mediante la articulación de los diferentes procesos misionales al interior y por fuera de la Dimar se logró integrar un plan de trabajo que solventara las conclusiones (hallazgos) del año 2014, y permitiera ir más allá en la preparación y fortalecimiento desde el punto de vista de Estado Rector de Puerto (control administrativo, operativo y legal de los buques extranjeros que arriban a los puertos colombianos), Estado de Abanderamiento (derecho de un Estado de facultar a un buque o artefacto naval para que enarbole su pabellón) y Estado Ribereño (se refiere al derecho soberano de un Estado que posee costas y que se encarga de la administración), con la finalidad de fortalecer el ejercicio de autoridad marítima basado en la aplicación efectiva de la normativa nacional e internacional.

A lo anterior se suma el desarrollo de un esquema de auditorías internas y de ejercicios de auditores externos, a fin de determinar el nivel actual en la aplicación, cumplimiento y mejora para el desempeño de los instrumentos OMI en todo el territorio marítimo





↑ La Dimar contribuye a la seguridad integral marítima, mediante la aplicación de los instrumentos OMI.

colombiano, bajo los principios y criterios del Código de Implantación de los Instrumentos de la OMI, mencionado previamente.

Sin embargo, las anteriores coordinaciones, planes de trabajo, ejecuciones, documentos y preparativos de nada servirían si no se ataca de manera directa el temor y nerviosismo que genera una auditoría de índole internacional. Para ello en la Dimar se fortalece la apropiación por parte de su personal en los temas y asuntos concernientes a la implantación, aplicación y evaluación del cumplimiento de los instrumentos de la OMI, como parte integral de las funciones asignadas; resaltando así el compromiso que desde las áreas operativas hasta las áreas directivas aportan en su día a día a los intereses de revisión por parte de la organización internacional en el reconocimiento a una administración marítima integral, eficaz, eficiente, y comprometida con la seguridad y la protección del medio ambiente.

Desde entonces se prepara al capital humano de la Dimar, de la administración marítima de Colombia y de las partes interesadas para la auditoría OMI que tendrá lugar a partir de 2024, fortaleciendo el

conocimiento institucional y social en instrumentos OMI, su implantación y aspectos relacionados al Plan de Auditorías de los Estados Miembros, mediante un proceso de información, divulgación, sensibilización y promoción de Colombia como “País Marítimo”.

Así la Dimar contribuye de forma estratégica y contundente a la gestión de la seguridad integral marítima mediante estos instrumentos, encaminados a preservar la seguridad de la vida humana, los bienes y los buques, la protección del medio marino, la prevención frente a amenazas y la facilitación del tráfico marítimo internacional, y propende igualmente a la eficiencia y agilidad de los procesos y procedimientos (Soltau, 2015).

Como resultado de una excelente aplicación de la normatividad OMI se busca implementar y cumplir las políticas de protección ambiental, que promuevan la prevención de la contaminación, y fomenten el uso racional y eficiente de los recursos naturales, a través de un manejo adecuado de estos en todas las actividades. Se ha demostrado que estas medidas resultan eficaces para reducir la contaminación ocasionada por los buques, e ilustran el compromiso de la Organización y del sector del transporte marítimo con la protección del medio ambiente. De los 51 instrumentos convencionales adoptados por la OMI hasta la fecha, 21 guardan relación directa con el medio ambiente, o bien 23, si se tienen en cuenta los aspectos ambientales de los convenios sobre salvamento marítimo y remoción de restos de naufragio (OMI, s.f).

Asimismo, la OMI también ha elaborado y adoptado reglas internacionales relativas a los abordajes y normas mundiales para la gente de mar, así como convenios y códigos internacionales relativos a la búsqueda y salvamento, la facilitación del tráfico marítimo internacional, las líneas de carga, el transporte de mercancías peligrosas y el arqueo, haciendo más seguros los mares, y Colombia no es la excepción frente a ese objetivo de aplicación en el mar Caribe y en océano Pacífico, siendo un referente en los ámbitos local y regional.

Para finalizar, cabe enfatizar que esta estrategia repercutirá en los públicos de interés de toda la Entidad, incluyendo las entidades que conforman la administración marítima nacional (ministerios,



El capital humano de la Dimar, de la administración marítima de Colombia y de las partes interesadas se prepara para la auditoría OMI de 2024.

direcciones, organismos de investigación, organismos de protección, entre otros), los usuarios de la Dimar, actores marítimos, fluviales, costeros y portuarios, entes territoriales, academia, gremios, sociedad civil, entre otros, porque constituye una actividad que respalda la gobernanza de la Entidad en sus diferentes líneas de acción. Así la Dimar se prepara para recibir una auditoría internacional, para ser una entidad cada vez más robusta y responder a los retos del nuevo milenio bajo los objetivos de la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas. 📄

Lista de referencias

- García, J. L. G. (2012). *Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Curso de derecho marítimo internacional.
- Kim, S. H. (2017). *Developing Key Performance Indicators for IMO member states in the context of IMO member state audit scheme*. Malmö: World Maritime University.
- Organización Marítima Internacional. (2020). Medio Marino: Protección Medio Marino. OMI. <https://www.imo.org/es/OurWork/Environment/Paginas/Default.aspx>
- Osorio, C. F.; Naranjo, C. O. (2020). Efecto psico-emocional de la auditoría. Visión integral de los actores (auditor-colaborador). *Conocimiento, Investigación y Educación, CIE*; 2(8):28-37.
- Roberts, J. (2006). Marine environment protection and biodiversity conservation: the application and future development of the IMO's particularly sensitive sea area concept. *Springer Science & Business Media*.



↑ El personal de la Dimar se prepara para la Auditoría OMI 2024.

Soltau, J. M. (2015). Proyección de Colombia como potencia media oceánica. *CIDIN*.

Valdez, E. O. (2019). Aplicación de los instrumentos de la Organización Marítima Internacional (OMI) por la Autoridad Marítima Mexicana. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*; 16(1):96-113. DOI: <https://doi.org/10.35628/resup.v16i1.70>