

# **CONTRIBUCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL AL INFORME DEL SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LOS OCÉANOS Y EL DERECHO DEL MAR**

## **CONSIDERACIONES PRELIMINARES**

En respuesta a la solicitud del Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos y Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, en una carta fechada el 13 de enero de 2021, esta contribución se centra en las principales novedades sobre cuestiones oceánicas y el derecho del mar en los ámbitos de competencia de la OMI entre septiembre de 2020 y junio de 2021 (inclusive).

En particular, en el presente informe se destaca la forma en que se ha implantado la resolución 75/239 de la Asamblea General sobre los océanos y el derecho del mar, haciendo referencia a los párrafos pertinentes de la mencionada resolución.

## **PROTECCIÓN Y SEGURIDAD MARÍTIMAS**

### **ESTUDIO EXPLORATORIO SOBRE LA REGLAMENTACIÓN PARA EL USO DE BUQUES MARÍTIMOS AUTÓNOMOS DE SUPERFICIE (MASS)**

*(véanse los párrafos 114-116 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

El Comité de seguridad marítima (MSC) ultimó el proceso de evaluación de la aplicabilidad de los convenios de la OMI a los buques con diversos grados de autonomía y aprobó el resultado del estudio exploratorio sobre la reglamentación para el uso de los MASS en su 103º periodo de sesiones, en mayo de 2021 (MSC.1/Circ.1638).

El examen de los instrumentos obligatorios en el ámbito del MSC se llevó a cabo entre mayo de 2018 y mayo de 2021. El MSC determinó cuatro grados de autonomía, a saber: buque con procesos automatizados y apoyo a la toma de decisiones, buque controlado a distancia con gente de mar a bordo, buque controlado a distancia sin gente de mar a bordo y buque totalmente autónomo.

Los instrumentos obligatorios se refieren a la seguridad (Convenio SOLAS); el Reglamento para prevenir los abordajes (COLREG); la carga y estabilidad (Líneas de carga); la formación de la gente de mar y los pescadores (Convenio de formación, Convenio de formación para pescadores); la búsqueda y salvamento (SAR); el arqueo de buques; el transporte seguro de contenedores (Convenio CSC); y los instrumentos para buques de pasaje que prestan servicios especiales.

Debido a las limitaciones de tiempo relacionadas con la celebración de reuniones a distancia, el Comité jurídico, en diciembre de 2020, pospuso su debate sobre los MASS; sin embargo, el Comité ultimaré el estudio exploratorio sobre la reglamentación de los convenios bajo su competencia con respecto a los MASS en julio de 2021.

Además, el Comité de facilitación continuó con el examen del Convenio de facilitación como parte del estudio exploratorio sobre la reglamentación para el uso de los MASS, utilizando el mismo proceso. El objetivo es ultimar el examen y el análisis para que el Comité de facilitación lo considere en su 46º periodo de sesiones en 2022.

## **NORMAS BASADAS EN OBJETIVOS Y ELABORACIÓN DE REGLAMENTACIÓN BASADA EN OBJETIVOS**

*(véanse los párrafos 114-116 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

Las Normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (resolución MSC.287(87), adoptadas en 2010, requieren que las reglas relativas al proyecto y la construcción de graneleros y petroleros de una organización reconocida por la Administración, o las reglas nacionales de una Administración, según se determina en las reglas II-1/2.28 y II-1/3-10 del Convenio SOLAS, se ajusten a las GBS.

Además, las GBS exigen que se verifique que las citadas reglas se ajustan a los objetivos y prescripciones funcionales. Para establecer dicha verificación, se inició el programa de auditorías de las GBS que, hasta el momento, ha confirmado que las reglas de construcción de buques de 13 organizaciones reconocidas se ajustan a las GBS de la OMI, tal y como se difundió en la circular MSC.1/Circ.1518/Rev.1. Las auditorías anuales (auditorías de mantenimiento) que se iniciaron en 2018 tras el éxito de la verificación inicial de esas 13 organizaciones reconocidas seguirán en el futuro un nuevo ciclo de auditorías de mantenimiento de tres años, que comenzará en abril de 2022.

Además de las GBS que establecen "reglas para las reglas" con respecto a las normas de construcción de buques para graneleros y petroleros, la OMI ha elaborado nuevos instrumentos que siguen un proceso establecido para la elaboración, la verificación, la implantación y el seguimiento de las normas basadas en objetivos (GBS) a fin de apoyar la formulación reglamentaria en el seno de la OMI, como se establece en las Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos (MSC.1/Circ.1394/Rev.2).

Ejemplos de instrumentos de la OMI que se elaboraron en el marco basado en objetivos anteriormente mencionado son el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF) y el Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar). Los instrumentos actuales en fase de elaboración que siguen un marco basado en objetivos son el proyecto de capítulo XV del Convenio SOLAS y el proyecto conexo de código internacional de seguridad para los buques que transportan personal industrial (Código IP), así como las medidas técnicas y operacionales obligatorias basadas en objetivos para reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional bajo el Anexo VI del Convenio MARPOL.

## **SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS Y LA PESCA INDNR**

*(véanse los párrafos 122-123 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

Tras concluir con éxito la Conferencia Ministerial sobre la seguridad de los buques pesqueros y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), que se celebró en Torremolinos (España) en octubre de 2019, con la participación de 125 Estados, cuatro representantes de las Naciones Unidas y organismos especializados y 30 organizaciones internacionales, la Organización ha seguido dando pasos decisivos para promover la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, relativo a la seguridad de los buques pesqueros y la lucha contra la pesca INDNR.

Hasta la fecha, 16 Estados han ratificado el Acuerdo (Alemania, Bélgica, Congo, Croacia, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Islandia, Islas Cook, Noruega, Países Bajos, Perú, Saint Kitts y Nevis, Santo Tomé y Príncipe y Sudáfrica), frente a los 22 Estados necesarios para su entrada en vigor.

Para continuar con el impulso de la Conferencia Ministerial de 2019, la OMI ha estado organizando seminarios web regionales conexos durante la pandemia, así como debates bilaterales con los Estados que firmaron la Declaración de Torremolinos adoptada durante la Conferencia, que contiene un compromiso para que los signatarios ratifiquen el Acuerdo antes del décimo aniversario de su adopción, es decir, el 11 de octubre de 2022. A estos Estados de la Declaración se les ofrece asistencia jurídica y técnica para apoyar sus esfuerzos de ratificación y aplicación del Acuerdo. Además, la Organización ha cooperado estrechamente con la OIT y la FAO en la lucha contra la pesca INDNR y contra la esclavitud contemporánea en el mar, en colaboración con otros socios del sector.

## **MEDIDAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS TRANSBORDADORES NACIONALES**

*(véanse los párrafos 114 y 190 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

El MSC aprobó en principio la estructura básica del Reglamento modelo marco sobre la seguridad de los transbordadores nacionales, a reserva de su examen en curso, y tomó nota de que las disposiciones del reglamento modelo, una vez adoptado por el Comité en 2022, podrán ser adaptadas por los países interesados de forma voluntaria e incorporadas directamente a la legislación nacional con la asistencia del Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI, previa solicitud. El Reglamento modelo marco general, que se basa principalmente en los objetivos, destaca las obligaciones que deben cumplirse, pero ofrece flexibilidad sobre cómo cumplirlas, al tiempo que reconoce las soluciones y los expertos autóctonos. Tras la aprobación del reglamento modelo, prevista para 2022, se iniciará la elaboración de un manual explicativo para ayudar a los países a comprender y aplicar mejor el reglamento modelo.

El Comité refrendó la Declaración de Bangkok sobre la mejora de la seguridad de los transbordadores nacionales en la región de Asia y el Pacífico y la elaboración de un reglamento modelo sobre la seguridad de los transbordadores nacionales, que, entre otras cosas, establece la definición de transbordador nacional y fue el resultado de la reunión del Grupo de expertos sobre la mejora de la seguridad de los transbordadores nacionales en apoyo de una conectividad marítima segura en Asia y el Pacífico, que se reunió virtualmente en marzo de 2020.

Está previsto que en el MSC 104 (octubre de 2021) se establezca un Grupo de trabajo sobre seguridad de los transbordadores nacionales para seguir elaborando el reglamento modelo, con miras a su aprobación definitiva. La Secretaría de la OMI ha seguido manteniendo un estrecho contacto con las partes interesadas, entre ellas INTERFERRY y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) de las Naciones Unidas, a fin de abordar esta importante cuestión.

## **SEGURIDAD DE LOS BUQUES EN AGUAS POLARES**

*(véase el párrafo 189 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

Tras la adopción, en 2017, del Código polar, aplicable a los buques regidos por el Convenio SOLAS que tienen previsto operar en aguas polares, el MSC acordó elaborar directrices no obligatorias que contengan recomendaciones para las medidas de seguridad de los buques no regidos por el Convenio que operan en aguas polares. Los tipos de buques que se consideraron para estas medidas de seguridad fueron los buques de pesca, los yates de

recreo de arqueo bruto superior a 300 que no se dedican al comercio y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300, pero inferior a 500.

Se ha ultimado la elaboración de las directrices para los buques pesqueros y los yates de recreo con su aprobación por el MSC 103 en mayo de 2021, es decir, las "Directrices sobre medidas de seguridad para los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas polares" (MSC.1/Circ.1641) y las "Directrices sobre medidas de seguridad para los yates de recreo de arqueo bruto igual o superior a 300 que no se dediquen al comercio y que operen en aguas polares" (MSC.1/Circ.1642). Como próximo paso, cabe la posibilidad de que el Comité examine toda propuesta que se presente relativa a la elaboración de las directrices para yates comerciales y buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 e inferior a 500 que operan en aguas polares.

## **CUESTIONES DE SEGURIDAD RELACIONADAS CON EL LÍMITE DE AZUFRE PARA 2020**

*(véanse los párrafos 114-116 y 194-198 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

El MSC intensificó sus esfuerzos para estudiar las cuestiones relacionadas con el límite de azufre para 2020 en el marco de un nuevo resultado titulado "Elaboración de medidas adicionales relacionadas con la utilización de fueloil para mejorar la seguridad de los buques". El MSC 101 adoptó medidas urgentes a fin de abordar las repercusiones para la seguridad relacionadas con el consumo de fueloil con bajo contenido de azufre y adoptó la resolución MSC.465(101): "Medidas provisionales recomendadas para mejorar la seguridad de los buques en relación con la utilización de combustible líquido", en particular para recomendar que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS adopten las medidas oportunas contra los proveedores de combustible líquido en los casos confirmados de entregas de combustible líquido que no cumplan las prescripciones del Convenio SOLAS. El Comité también alentó que se dé la aplicación más amplia a las ediciones más recientes de las normas y orientaciones pertinentes del sector para mejorar la seguridad de los buques en relación con el suministro y la utilización de combustible líquido.

Además, el Comité elaboró un conjunto de soluciones a largo plazo para mejorar la seguridad de los buques en relación con la utilización de fueloil y el MSC 101 refrendó un plan de acción para las medidas destinadas a mejorar la seguridad de los buques en relación con utilización de combustible líquido. Siguiendo el plan de trabajo, el MSC 103 logró importantes avances en la elaboración de las prescripciones obligatorias pertinentes relativas a la notificación de los casos en que los proveedores de combustible no cumplen las prescripciones del Convenio SOLAS y a las medidas contra dichos proveedores. También se avanzó en la elaboración de reglas para documentar el punto de inflamación del lote de combustible real en el momento del abastecimiento. El MSC 103 restableció un grupo de trabajo por correspondencia para seguir elaborando, con vistas a su ultimación, el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS; acordó un plan de trabajo actualizado que prevé la ultimación de las medidas relacionadas con el punto de inflamación del fueloil por parte del MSC 105 y las medidas para mejorar la seguridad de los buques en relación con la utilización de fueloil por parte del MSC 106, ambos previstas para 2022.

Conviene tener en cuenta que ya ha pasado más de un año desde la entrada en vigor de las reglas del Convenio MARPOL de 2020 sobre el límite de azufre. Los indicios sugieren que la transición ha transcurrido de manera extremadamente tranquila, sin problemas de seguridad significativos asociados a los nuevos combustibles mezclados, testimonio de la exhaustiva preparación de todas las partes interesadas antes de la entrada en vigor de las nuevas reglas.

## **PROTECCIÓN MARÍTIMA**

*(véanse los párrafos 114-116, 127-130 y 149-150 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

### **Planes de protección marítima**

El MSC sigue insistiendo en la necesidad de que los Estados de abanderamiento y los propietarios y operadores de buques examinen los planes de protección marítima de sus buques e implanten las medidas necesarias, incluidas las orientaciones de la OMI y las mejores prácticas de gestión del sector, para hacer frente al incremento de los riesgos para la protección de los buques derivados de la piratería, los robos a mano armada y otros actos ilícitos, y ha apoyado a los Estados Miembros en el refuerzo de la protección marítima, portuaria y de los buques a través de sus amplios programas de protección marítima mundial, el Código de conducta de Djibouti y la creación de capacidades en África Occidental y Central.

### **Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el golfo de Guinea**

Con respecto a la piratería y el robo a mano armada en el golfo de Guinea, la OMI pidió una mayor colaboración y acción para hacer frente a la escalada en el número y la gravedad de los ataques en la región, que amenazan la vida y el bienestar de la gente de mar y la seguridad de la navegación. En este contexto, el MSC adoptó la resolución "Medidas recomendadas para hacer frente a la piratería y a los robos a mano armada en el golfo de Guinea" (MSC.489(103)).

## **MEDIO MARINO**

### **REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES**

*(véase el párrafo 235 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

#### **Medidas obligatorias para reducir la intensidad de carbono en el transporte marítimo**

Aplazado debido a la pandemia de COVID-19, el 75º periodo de sesiones del Comité de protección del medio marino (MEPC), previsto inicialmente del 30 de marzo al 3 de abril de 2020, se celebró a distancia del lunes 16 al viernes 20 de noviembre de 2020. El MEPC 75 aprobó enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL que establecen nuevas medidas obligatorias para reducir la intensidad de carbono de los buques en al menos un 40 % para 2030, en comparación con 2008, basándose en las actuales prescripciones obligatorias de eficiencia energética para reducir aún más las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo.

La 8ª reunión del Grupo de trabajo interperiodos sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques, establecido por el MEPC, se reunió a distancia del 24 al 28 de mayo de 2021 y contó con la participación de casi 400 representantes de más de 60 Estados Miembros y miembros asociados, así como de la CMNUCC, la UNCTAD, la Comisión Europea y unas 30 organizaciones no gubernamentales.

El Grupo de trabajo acordó un conjunto completo de directrices que acompañan a las nuevas medidas obligatorias y que proporcionan apoyo a las Administraciones y al sector en la implantación de las nuevas prescripciones técnicas sobre el índice de eficiencia energética

aplicable a los buques existentes (EEXI) y el indicador de la intensidad de carbono (CII) operacional, así como el mecanismo de calificación.

El proyecto de enmiendas se examinará, con miras a su adopción por el MEPC 76 en junio de 2021, en paralelo con una evaluación exhaustiva de las posibles repercusiones de las enmiendas en los Estados y las directrices técnicas.

A pesar de las dificultades impuestas por la pandemia de COVID-19 y los aplazamientos de las reuniones durante el primer semestre de 2020, los Estados Miembros de la OMI trabajaron de forma constructiva para garantizar que la Organización sigue su buen curso en la implantación de las medidas a corto plazo indicadas en la Estrategia inicial de la OMI sobre los GEI de 2018.

### **Resolución sobre los planes de acción nacionales adoptados**

El MEPC 75 también adoptó una resolución sobre los planes de acción nacionales. En la resolución se insta a los Estados Miembros a elaborar y actualizar un plan de acción nacional voluntario con el fin de contribuir a reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo mediante el apoyo a las medidas a nivel nacional, como la cooperación entre los puertos y el sector del transporte marítimo, así como en toda la cadena de valor marítima.

### **Cuarto Estudio de la OMI sobre los GEI**

El Comité aprobó el Cuarto Estudio de la OMI sobre los GEI (2020). El estudio contiene una visión general de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo (2012-2018), la evolución de la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional y las proyecciones de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional para 2050. El estudio se ha publicado en el sitio web de la OMI, véase: [Fourth Greenhouse Gas Study 2020 \(imo.org\)](https://www.imo.org/en/About/Pages/press.aspx?id=11422).

### **Enmiendas adoptadas al Anexo VI del Convenio MARPOL para reforzar aún más el EEDI**

Además, el MEPC 75 adoptó enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL para reforzar significativamente las prescripciones de la "fase 3" del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), con fecha de entrada en vigor prevista para el 1 de abril de 2022.

Las enmiendas adelantan, de 2025 a 2022, la fecha de entrada en vigor de las prescripciones de eficiencia energética de proyecto para los buques de nueva construcción (fase 3 del EEDI) con respecto a varios tipos de buques, incluidos los gaseros, los buques de carga general y los buques de transporte de GNL.

### **Enmiendas adoptadas al Anexo VI del Convenio MARPOL sobre la definición del contenido de azufre y el muestreo**

El MEPC 75 también adoptó enmiendas para prestar mayor apoyo al cumplimiento de OMI 2020 (límite mundial de contenido de azufre del 0,50 %), que entró en vigor el 1 de enero de 2020, especificando los procedimientos de muestreo de combustible de bordo y en uso de combustibles líquidos, así como el procedimiento de verificación de combustible en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

### **Sistema de recopilación de datos de la OMI**

En marzo de 2021, la OMI publicó los resultados agregados de los datos de consumo de combustible de 2019 de más de 27 000 buques que están sujetos al sistema de recopilación de datos obligatorio de la OMI.

Los datos correspondientes al año de referencia de 2019 fueron presentados por 107 Administraciones, que informaron que, en términos cuantitativos, consumieron algo más de 213 millones de toneladas de combustible en 2019 en total. Tres tipos de buques habían consumido la mayor parte del fueloil, a saber: los graneleros, los buques tanques y los buques portacontenedores. Los datos de consumo de combustible reforzarán la toma de decisiones de la OMI sobre futuras medidas de eficiencia energética.

### **IMPLANTACIÓN DEL TRATADO DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE**

*(véanse los párrafos 231 y 232 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

El Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM) entró en vigor en septiembre de 2017 y ha sido ratificado, hasta la fecha, por 86 países, que representan el 91,19 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial. El Convenio BWM tiene por objeto detener la propagación de especies acuáticas potencialmente invasoras en el agua de lastre de los buques y exige que éstos gestionen su agua de lastre para extraer o neutralizar los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos existentes en el agua de lastre y los sedimentos, o evitar la toma o la descarga de los mismos. En octubre de 2019, el Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWMS) adquirió carácter obligatorio. El objetivo principal de la OMI es ahora la implementación y aplicación efectiva y uniforme del Convenio BWM.

El MEPC adoptó enmiendas al Convenio BWM sobre las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre y el modelo de Certificado internacional de gestión del agua de lastre. Las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de diciembre de 2021 y entrarán en vigor el 1 de junio de 2022; a pesar de ello, el MEPC había respaldado la opinión de que las pruebas de puesta en servicio deberían comenzar lo antes posible, de conformidad con las ya aprobadas "Orientaciones para las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre" (BWM.2/Circ.70). En este sentido, para apoyar la implantación efectiva y uniforme de las pruebas de puesta en servicio, que pasan a ser obligatorias a través de las mencionadas enmiendas, el MEPC aprobó la circular BWM.2/Circ.70/Rev.1: "Orientaciones de 2020 para las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre".

El MEPC también aprobó la circular BWM.2/Circ.42/Rev.2, titulada: "Orientaciones de 2020 sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2)".

### **IMPLANTACIÓN DEL TRATADO SOBRE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES**

*(véase el párrafo 194 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

El Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS), entró en vigor en septiembre de 2008 y ha sido ratificado, hasta la fecha, por 91 países, que representan el 95,93 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial. El Convenio AFS tiene por objeto prohibir el uso de sustancias perjudiciales en las pinturas antiincrustantes utilizadas en los buques. En primer lugar, esto incluye los compuestos organoestánicos, y el Convenio también estableció un mecanismo para prevenir el posible uso futuro de otras sustancias perjudiciales en los sistemas antiincrustantes. En este sentido, el MEPC aprobó en 2017 un nuevo resultado para enmendar el anexo 1 del Convenio AFS con el fin de incluir medidas de control de la cibufrina.

A este respecto, el MEPC 75 adoptó enmiendas al Convenio AFS relativas a las medidas de control de la cibufrina y el modelo de Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante. Las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2023.

### **CÓMO ABORDAR LA BASURA PLÁSTICA MARINA PROCEDENTE DE LOS BUQUES**

*(véanse los párrafos 217 y 233 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

Habiendo reconocido el continuo problema de la contaminación plástica marina, que se aborda en el Anexo V del Convenio MARPOL, y que era necesario efectuar un examen más detallado como parte de una solución mundial en el marco de la gobernanza de los océanos, en cumplimiento de la meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 de prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo de aquí a 2025, la OMI sigue avanzando en la elaboración de las medidas acordadas dentro del Plan de acción de la OMI para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques (resolución MEPC.310(73)), a través del MEPC y sus órganos auxiliares. El objetivo del Plan de acción de la OMI es mejorar la normativa existente de la OMI e introducir nuevas medidas de apoyo para reducir la basura plástica marina procedente de los buques.

Paralelamente, el Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino (GESAMP) ha establecido el Grupo de trabajo sobre las fuentes marinas de la basura marina (Grupo de Trabajo 43 del GESAMP), copatrocinado por la FAO y la OMI, con el apoyo adicional del PNUMA. El objetivo general del Grupo de trabajo 43 del GESAMP es lograr un entendimiento más amplio de las fuentes marinas de la basura marina, en particular las procedentes de los sectores del transporte marítimo y pesquero, incluida la contribución relativa de las diferentes fuentes, el análisis del uso de plásticos y la gestión en el marco de ambos sectores, así como la gama y amplitud de las repercusiones de las fuentes marinas en la basura marina. El informe final del Grupo de trabajo estará disponible en el segundo semestre de 2021 en [www.gesamp.org](http://www.gesamp.org).

### **RESIDUOS DE LA CARGA Y LAS AGUAS DEL LAVADO DE TANQUES DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS CLASIFICADAS COMO FLOTANTES PERSISTENTES**

*(véase el párrafo 240 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

Las enmiendas al Anexo II del Convenio MARPOL (resolución MEPC.315(74)) entraron en vigor el 1 de enero de 2021. Estas enmiendas refuerzan, en determinadas zonas marítimas (aguas de Europa occidental, aguas del noroeste de Europa, aguas noruegas al norte de 62° N y el mar Báltico), las prescripciones relativas a la descarga aplicables a los buques tanque quimiqueros en relación con los residuos de la carga y las aguas del lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes de alta viscosidad y/o un punto de fusión elevado que pueden solidificarse en determinadas condiciones (por ejemplo, residuos y lavados de tanques de determinadas cargas de aceites vegetales y de cargas similares a la parafina).

### **VERTIMIENTO DE DESECHOS EN EL MAR**

*(véanse los párrafos 249-250 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

La cuadragésima segunda Reunión consultiva de las Partes Contratantes del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972

(Convenio de Londres) y la decimoquinta Reunión de las Partes Contratantes del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres 1972 (Protocolo de Londres) se celebraron conjuntamente combinando un periodo de trabajo por correspondencia y un periodo de sesiones virtual, del 5 de octubre al 23 de diciembre de 2020 (documento LC 42/17).

Los órganos rectores examinaron el informe de la 43ª reunión del Grupo científico del Convenio de Londres y la 14ª reunión del Grupo científico del Protocolo de Londres, que se habían celebrado conjuntamente por correspondencia del 6 de julio al 18 de septiembre de 2020. El informe de la reunión conjunta de los Grupos científicos se ha distribuido con la signatura LC/SG 43/16.

### **Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino (GESAMP)**

El Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino (GESAMP), al que la OMI presta servicios de secretaría a través de una Oficina dedicada al GESAMP, celebró su 47ª reunión anual del 8 al 11 de septiembre de 2020, por medios virtuales. El GESAMP examinó los progresos realizados por sus ocho grupos de trabajo actualmente activos y decidió constituir un nuevo grupo de trabajo sobre los efectos del cambio climático en los contaminantes del océano (Grupo de Trabajo 45 del GESAMP) bajo la dirección del OIEA (copatrocinado por el PNUMA, la COI-UNESCO y la OMI).

En el lapso interperiodos, el GESAMP publicó su 107º informe de la serie Informes y Estudios, sobre el tema "Tendencias mundiales de la contaminación de los ecosistemas costeros". Todos los informes publicados por el GESAMP están disponibles en [www.gesamp.org](http://www.gesamp.org).

## **MATRICULACIÓN FRAUDULENTO**

### **CÓMO ABORDAR LA MATRICULACIÓN FRAUDULENTO Y LOS REGISTROS FRAUDULENTOS DE BUQUES**

*(véanse los párrafos 134 y 186 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

Habiendo adoptado la Asamblea de la OMI, en su trigésimo primer periodo de sesiones, celebrado en diciembre de 2019, la resolución A.1142(31), titulada "Medidas para prevenir la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques", el Comité Jurídico, en su 107º periodo de sesiones, celebrado en noviembre de 2020, emprendió la elaboración de un proyecto de resolución de la Asamblea a fin de alentar a los Estados Miembros y a todas las partes interesadas pertinentes a promover medidas concretas para la prevención y la supresión de actos fraudulentos en el sector marítimo. El proyecto de resolución se ultimaré en el 108º periodo de sesiones del Comité jurídico, en julio de 2021, y se adoptará en el trigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea, en diciembre de 2021.

La mencionada resolución A.1142(31) incluye un procedimiento para comunicar a la OMI información sobre la matriculación fraudulenta, incluida la información sobre el nombre del organismo u organismos gubernamentales nacionales y las entidades autorizadas o delegadas encargadas de la matriculación de buques. La Secretaría de la OMI anima a los Estados Miembros a proporcionar esta información para su verificación e inclusión en la base de datos exhaustiva de registros en el módulo de puntos de contacto disponible al público en el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS).

## **BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR**

*(véase el párrafo 125 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

Como consecuencia de la pandemia de COVID-19, el sector del transporte marítimo mundial se enfrenta a importantes retos. Debido a las restricciones vigentes relacionadas con la COVID-19, un gran número de gente de mar se ve obligada a prolongar el servicio que presta a bordo de los buques después de muchos meses en el mar, sin poder ser reemplazada tras largos periodos de servicio ni ser repatriada a sus países de origen. El transporte marítimo es vital para el mantenimiento de las cadenas de suministro mundiales, pero la situación actual es insostenible para la seguridad y el bienestar de la tripulación de los buques y el funcionamiento seguro del comercio marítimo.

En abril de 2020, en respuesta a la preocupación creciente por la crisis relacionada con el cambio de las tripulaciones, el Secretario General constituyó el Grupo de gestión de la crisis para la gente de mar (SCAT), a fin de abordar la cuestión. La pandemia de COVID-19 y las consiguientes restricciones en cuanto a la capacidad de los propietarios de buques para efectuar cambios de tripulación pusieron a la gente de mar de todo el mundo en situaciones precarias. En 2020 se vieron afectados en todo el mundo más de 400 000 marinos a bordo de buques. Un número similar de gente de mar está esperando a incorporarse a sus buques, sin poder trabajar. Como consecuencia de las restricciones para los viajes a través de puertos, aeropuertos y tierra firme, miles de marinos no pudieron abandonar sus buques, ser repatriados a sus hogares, ser relevados en los buques ni, en algunos casos, recibir asistencia médica urgente. Asimismo, se han rescindido unilateralmente los contratos de muchos marinos, o se los ha puesto en cuarentena a bordo de buques o en tierra, a menudo durante más de 14 días, sin pagarles.

En 2021, el número de marinos que necesitan ser repatriados tras finalizar sus contratos se ha reducido a unos 200 000, en abril de 2021, con un número similar a la espera de incorporarse a los buques como parte de un cambio de tripulación. Sin embargo, aún queda mucho camino por recorrer para volver a un régimen normal de cambios de tripulación. Además, los casos de abandono relacionados con la COVID-19 han aumentado drásticamente, lo que ha agravado aún más la situación en cuanto a los cambios de tripulación.

En la resolución A/75/17 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, titulada "Cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 para apoyar las cadenas mundiales de suministro", adoptada el 1 de diciembre de 2020, se pide que se designe a la gente de mar como trabajadores esenciales y que se implante el Marco recomendado de protocolos del sector. Además, la resolución 340 (rev.2) del Consejo de Administración de la OIT sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19, adoptada el 8 de diciembre de 2020, tiene por objeto abordar la grave situación de la gente de mar atrapada a bordo de los buques a causa de la pandemia de COVID-19. Además, la OMI se coordina con la OIT, la OACI y la OMS para pedir a los Estados Miembros que den prioridad a la gente de mar en sus programas nacionales de vacunación contra la COVID-19.

Asimismo, la OMI organizó una serie de seminarios regionales sobre los retos a los que se enfrenta la gente de mar debido a la actual pandemia de COVID-19. Además de los seminarios web, se celebró una mesa redonda para las islas del Pacífico con el fin de proporcionar el apoyo necesario a los Estados Miembros para abordar específicamente la cuestión de la repatriación. La reunión de la mesa redonda fue más interactiva y se centró en el apoyo a Fiji como centro de repatriación de marinos varados en varias regiones y países y

en la búsqueda de soluciones alternativas. Al igual que los seminarios web regionales, la reunión de la mesa redonda del Pacífico también contó con el apoyo de organismos de las Naciones Unidas, como los coordinadores residentes de las Naciones Unidas, Fiji y Samoa, la OIT, el Programa Mundial de Alimentos y otras organizaciones como la ICS y la ITF.

## **CREACIÓN DE CAPACIDAD**

*(véanse los párrafos 10, 19, 20, 30, 31 y 36 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

Aunque la pandemia de COVID-19 ha tenido un fuerte impacto en las actividades de cooperación técnica de la OMI, la Organización ha adaptado sus prácticas de trabajo para seguir prestando asistencia técnica a los Estados Miembros más necesitados. Durante el periodo examinado, se dio prioridad a la asistencia técnica que podía prestarse de forma virtual y que se centraba en el desarrollo de los recursos humanos y la creación de capacidad institucional, haciendo hincapié en el apoyo a las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países menos adelantados (PMA), así como de los Estados ribereños de África. En la medida de lo posible, la Organización también continuó con la ejecución de actividades en el marco de sus proyectos temáticos a largo plazo utilizando modos de ejecución virtuales. Además, se ha realizado una labor considerable para elaborar programas de aprendizaje electrónico y a distancia que se utilizarán en la prestación de la asistencia técnica de la OMI.

### **Instituto de Derecho Marítimo Internacional y Universidad Marítima Mundial**

Utilizando la capacidad de sus dos instituciones mundiales de formación marítima, a saber, la Universidad Marítima Mundial (UMM), situada en Malmö (Suecia), y el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI) de la OMI, con sede en Malta, a pesar de la pandemia de COVID-19, la OMI siguió ofreciendo a la comunidad marítima internacional la posibilidad de acceder a una formación marítima de postgrado de alto nivel. Las operaciones tanto de la UMM como del IMLI continuaron prácticamente sin interrupción desde el comienzo de la pandemia. Ambas instituciones de formación impartieron clases a distancia mediante aprendizaje virtual y ambas entidades han tratado de mejorar la impartición del programa docente y la interacción con los estudiantes mediante diversas aplicaciones para garantizar un servicio óptimo a sus estudiantes. Los miembros de la Facultad y el personal de las instituciones también han trabajado en línea. Esto permitió que tanto la UMM como el IMLI completaran el año académico 2019-2020 con éxito y comenzaran el año académico 2020-2021.

### **Las mujeres en el sector marítimo**

A través de su programa sobre las Mujeres en el sector marítimo, bajo el lema "Formación, visibilidad y reconocimiento", la OMI ha adoptado un enfoque estratégico para mejorar la contribución de las mujeres como partes interesadas clave en el sector marítimo. En diciembre de 2019, la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.1147(31): "Mantenimiento del legado del lema marítimo mundial de 2019 y consecución de un entorno laboral libre de obstáculos para la mujer en el sector marítimo". En la resolución se instaba a que se adoptasen nuevas medidas firmes en los próximos años para promover la igualdad entre los géneros en todo el sector marítimo y lograr un entorno sin obstáculos. A través de su programa de cooperación técnica, la OMI continuó prestando apoyo a las siete Asociaciones de mujeres en el sector marítimo (WIMA) puestas en marcha a través del programa, y mejorando el equilibrio de género en el sector del transporte marítimo.

En enero de 2020, la OMI y la Asociación Internacional de Mujeres en el Sector del Comercio y el Transporte Marítimo (WISTA International) suscribieron un memorando de entendimiento para fomentar una mayor diversidad e inclusión mediante actividades mejoradas de cooperación en el ámbito marítimo. En enero de 2021 se inició un estudio internacional OMI-WISTA para recopilar y analizar datos sobre el número de mujeres empleadas en el sector marítimo.

### **Otras actividades de creación de capacidad**

A través de su programa de becas, la OMI financió becas para que candidatos debidamente cualificados designados por los gobiernos, en particular de los PEID y los PMA, asistieran a cursos de formación marítima de posgrado en la UMM y el IMLI, así como a cursos de formación de corta duración impartidos por otras instituciones de formación. A nivel regional, la OMI organizó seminarios web virtuales para promover la importancia del sector marítimo dentro de las estrategias e iniciativas nacionales formuladas en el Marco de Cooperación de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible (MCNUDS) y participó también activamente en las reuniones de la Oficina del Asesor Especial de las Naciones Unidas para Asuntos Africanos sobre las estrategias para hacer frente al impacto de la COVID-19 en África. Se creó un panel en vivo para actualizar la labor de los organismos y organizaciones relevantes de las Naciones Unidas en relación con África y la COVID-19.

Además, la OMI ayudó al Gobierno Federal de Somalia a establecer una administración marítima para apoyar al país y a sus autoridades regionales en la mejora de sus capacidades humanas e institucionales en el sector marítimo tras más de dos décadas de conflicto civil que destruyeron la infraestructura y los recursos marítimos del país.

### **MEDIDAS PARA HACER FRENTE A LAS CONSECUENCIAS DE LA PANDEMIA DE COVID-19 EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

*(véase el párrafo 125 de la resolución 75/239 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)*

Además de abordar la crisis relacionada con el cambio de las tripulaciones causada por la pandemia (véase la sección *supra* "Bienestar de la gente de mar"), la Secretaría ha trabajado en estrecha cooperación con los Estados Miembros, otros organismos de las Naciones Unidas y el sector del transporte marítimo a fin de adoptar medidas para hacer frente a las repercusiones de la pandemia en la comunidad marítima mundial, tras percibir que numerosos Estados Miembros deseaban contar con recomendaciones uniformes sobre el modo de abordar determinadas cuestiones.

El repositorio central de toda la información relacionada con la COVID-19 es el sitio web de la OMI ([www.imo.org](http://www.imo.org)), que contiene, en una sección especial denominada "COVID-19: recursos de información", declaraciones del Secretario General, notas de prensa, asesoramiento técnico publicado mediante circulares, resúmenes de notificaciones relacionadas con la COVID-19 recibidas de los Estados Miembros y asesoramiento de la OMS, así como enlaces a diversas fuentes de información.

Se ha publicado asesoramiento técnico mediante la circular nº 4204 y sus adiciones, en las que se difunde una amplia variedad de orientaciones y medidas para mitigar los efectos de la pandemia en el comercio y el transporte marítimos, entre las que cabe destacar declaraciones conjuntas con otros organismos de las Naciones Unidas como la OMS, la OIT, la OACI y la OMA, así como orientaciones elaboradas por el sector del transporte marítimo. Las orientaciones publicadas abordan, entre otras cosas, la contribución del comercio internacional y las cadenas de suministro a una recuperación socioeconómica sostenible durante la pandemia de COVID-19; medidas de colaboración para contribuir a que los buques

sigan navegando, los puertos permanezcan abiertos y se mantengan los flujos comerciales transfronterizos durante la pandemia de COVID-19; acelerar la digitalización del comercio y la logística marítimos; orientaciones para los Estados de abanderamiento en relación con los reconocimientos y la renovación de certificados durante la pandemia de COVID-19; y preparativos para las operaciones post-COVID-19: consideraciones y aspectos prácticos relativos a los sistemas de las comunidades portuarias, la ventanilla única y otras plataformas electrónicas de intercambio.