

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

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

1E2(a)-9(j)-8ng(e)1525 d [(e)da.611000TC201264737d-37 (R)1519561as9 T2)3.7.257347(a)2185(T1)26.1(5)2105.696

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

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

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.

A este respecto, el MEPC 75 adoptó enmiendas al Convenio AFS relativas a las medidas de control de la cibutrina 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 auxirrip09 Tw 36.21.7(a7]TJ 0.009 Tc 0.039 Tw 27.087)

(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)

EI

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

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

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

