

COMITÉ DE COOPERACIÓN TÉCNICA
75º periodo de sesiones
Punto 3 b) del orden del día

TC 75/3(b)
2 mayo 2025
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones: ☒

PLANIFICACIÓN Y PRESENTACIÓN DE INFORMES SOBRE COOPERACIÓN TÉCNICA

b) Programa integrado de cooperación técnica (PICT) y Asignación del Fondo de cooperación técnica para 2026 y 2027

Nota de la Secretaría

RESUMEN

<i>Sinopsis:</i>	En el presente documento figuran la propuesta de Programa integrado de cooperación técnica para el bienio 2026-2027 y la propuesta de asignaciones anuales del Fondo de cooperación técnica a fin de apoyar la ejecución del programa de cooperación técnica correspondiente al periodo 2026-2027.
<i>Principio estratégico, si es aplicable:</i>	1, 3, 4, 5, 6, 7, 8
<i>Resultados:</i>	1.19
<i>Medidas que han de adoptarse:</i>	Véase el párrafo 15.
<i>Documentos conexos:</i>	Resoluciones A.1126(30), A.1166(32), A.1167(32) y A.1173(33), circular TC.1/Circ.76, TC 68/4(a), TC 73/3(b) y TC 75/4.

Objetivo

1 El presente documento contiene la propuesta de Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la OMI para el bienio 2026-2027 y la propuesta de asignaciones anuales del Fondo de cooperación técnica (Fondo TC)¹ a fin de apoyar la ejecución del programa, que figuran en el anexo, el cual consta de tres partes. En la parte 1, se proporciona el contexto estratégico del PICT, incluido el marco estratégico de cooperación técnica, el enfoque y los principios de planificación del PICT, y una sección sobre la adaptación del PICT a las necesidades regionales y nacionales. En la parte 2, se dispone la asignación del Fondo TC para el bienio 2026-2027. La parte 3 contiene la propuesta de programas temáticos para 2026-2027, a reserva de la disponibilidad de fondos.

¹ Véanse las Reglas de funcionamiento del Fondo de Cooperación Técnica revisadas (TC.1/Circ.76).

Antecedentes

2 El "Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2024-2029" (resolución A.1173(33)) (el Plan estratégico) sitúa a la cooperación técnica de la OMI a la vanguardia de los esfuerzos para lograr el propósito y la misión de una implantación uniforme de los instrumentos de la OMI y, al mismo tiempo, apoyar el desarrollo inclusivo y la contribución a la implantación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, teniendo en cuenta la Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030 (resolución A.1166(32)).

3 A este respecto, y de conformidad con los artículos 2 e) y 15 k) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Convenio constitutivo de la OMI), la OMI ha establecido dos componentes principales de la cooperación técnica. En primer lugar, el PICT, que está financiado por el Fondo de cooperación técnica específico de la OMI y complementado por contribuciones de donantes conforme a los "Acuerdos de financiación y asociación revisados para garantizar la eficacia y la sostenibilidad del Programa integrado de cooperación técnica" (resolución A.1167(32)). El objetivo principal del PICT es ayudar a los Estados que son Estados Miembros de la OMI o Partes/Gobiernos Contratantes de distintos tratados internacionales multilaterales, a mejorar su capacidad institucional y humana para implantar el marco normativo de la OMI. También tiene como fin velar por la aplicación uniforme y efectiva de las disposiciones de esos tratados, garantizando así que las Partes ejerzan debidamente sus derechos, y cumplan sus obligaciones y responsabilidades como Estados de abanderamiento, rectores de puertos y ribereños. El PICT sigue un ciclo bienal y se elabora con arreglo a las directivas para la creación de programas aprobadas por el Comité de Cooperación Técnica.

4 En segundo lugar, además del PICT, la OMI también proporciona asistencia técnica a través de proyectos temáticos a largo plazo, que se llevan a cabo utilizando fondos extrapresupuestarios obtenidos en el marco de la Estrategia de movilización de recursos para las actividades de cooperación técnica de la OMI (TC 68/4(a)). Estos proyectos abordan retos mundiales dentro del mandato de la OMI a una escala mucho mayor que la del PICT, y se ejecutan con el apoyo de partes interesadas y socios estratégicos nacionales, regionales y mundiales a lo largo de varios años en el marco de acuerdos que han sido negociados con el respectivo donante.

5 Reconociendo que estos dos componentes de la cooperación técnica de la OMI se rigen por reglas y procedimientos diferentes con respecto a las fuentes de financiación, tras la inclusión de estos dos componentes de la cooperación técnica en el ámbito de competencia de la División de Cooperación Técnica e Implantación de Instrumentos (TCID) en enero de 2024, la Secretaría ha llevado a cabo una armonización de los respectivos proyectos y programas del PICT en un único marco estratégico de cooperación técnica a fin de garantizar que todos los esfuerzos de desarrollo de capacidad sean coherentes y se ajusten a los objetivos generales de la OMI. De este modo se evita la fragmentación y se garantiza que todas las actividades de asistencia técnica sean complementarias y contribuyan significativamente a las mismas prioridades marítimas mundiales. Además, un enfoque unificado permite a la OMI asignar los recursos de forma más eficaz al evitar la duplicación de los esfuerzos y determinar las sinergias entre el PICT y los proyectos temáticos a largo plazo. Esto es especialmente importante cuando los fondos son limitados y es necesario que la prestación de asistencia sea eficaz en función de los costos. Asimismo, de acuerdo con las observaciones formuladas por los Estados Miembros durante la evaluación del PICT de la OMI para 2016-2019 con el objeto de integrar las intervenciones del PICT en proyectos plurianuales de mayor envergadura (TC 71/6), la utilización de un único marco estratégico de cooperación técnica para el PICT y los proyectos proporciona un medio para planificar intervenciones a más largo plazo de desarrollo de capacidad en los Estados Miembros, garantizando así que la asistencia técnica no sea simplemente reactiva o fragmentada, sino parte de un esfuerzo estratégico de desarrollo sostenible.

6 El Comité recordará que, en su 74º periodo de sesiones (TC 74/6/1, párrafos 6 a 8) y en su 73º periodo de sesiones (TC 73/6, párrafos 7 y 13), se facilitó información actualizada sobre la labor relativa a la elaboración del presente marco estratégico de cooperación técnica a fin de avanzar los esfuerzos destinados a mejorar la coordinación y racionalización de la planificación, programación e implantación de la cooperación técnica y la notificación de los logros y los resultados de la cooperación técnica a los órganos de la OMI. Esto se ha llevado a cabo en paralelo a la labor del Comité sobre el proyecto de Estrategia de la OMI sobre desarrollo de capacidad (TC 74/16, párrafos 6.3 a 6.10 y 6.24 a 6.40, y TC 75/6), por lo que el PICT se seguirá armonizando una que se haya concluido esta labor.

Propuesta de PICT y de asignación del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026 y 2027

7 Estos avances han dado lugar a una propuesta de revisión de la estructura programática del PICT para el bienio 2026-2027, compuesta por 11 programas temáticos, que se ajustan al mandato marítimo básico de la OMI y los principios estratégicos del Plan estratégico de la OMI, y cuestiones transversales que facilitan el logro de los objetivos generales de los temas marítimos, así como la consecución de los ODS de las Naciones Unidas (párrafo 8 del anexo, y cuadros 1 y 2).

8 Cada programa temático, como se explica en detalle en la parte 3 del anexo (párrafos 53 a 285), se compone de un enfoque general que describe los objetivos del programa, una lista de resultados para alcanzar los objetivos (que corresponden a las prioridades temáticas de cooperación técnica acordadas por cada Comité de la OMI, según proceda) y los tipos de asistencia técnica que se implantarán durante el bienio 2026-2027 a fin de lograr los resultados. Las intervenciones de desarrollo de capacidad se planificarán para todo el mundo a nivel temático y, posteriormente, se implantarán a nivel local a fin de garantizar que las necesidades nacionales y regionales se aborden de manera eficaz, teniendo en cuenta las conclusiones del análisis de los compendios de informes resumidos de auditoría del IMSAS (III 10/8 y III 10/INF.6) y otras aportaciones importantes, las cuales se señalan en el anexo (párrafos 10 a 14).

9 Asimismo, cada programa temático contiene una descripción de los esfuerzos de desarrollo de capacidad existentes que la OMI ya está realizando a fin de lograr los objetivos del programa, según proceda, para demostrar la coherencia con las propuestas de iniciativas del PICT y asignación del Fondo de cooperación técnica, que se concibieron en consecuencia para complementar y abordar las lagunas, en lugar de duplicar los esfuerzos existentes.

10 Se propone, una vez que el Comité apruebe el PICT para el bienio 2026-2027, establecer una correspondencia entre los programas temáticos y los ODS a fin de demostrar la contribución del PICT al logro de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, teniendo en cuenta la labor del Comité en relación con esta cuestión (TC 74/16, sección 5). Además, se propone elaborar indicadores de resultados a nivel programático para cada programa temático que sirvan para demostrar su repercusión con respecto a los objetivos marítimos estratégicos generales de la OMI y presentarlos al Comité para que este los examine en un futuro periodo de sesiones.

11 La asignación del Fondo de cooperación técnica asciende a 14,8 millones de dólares de los Estados Unidos para el próximo bienio, lo que representa un aumento del 10 % respecto de la asignación de 13,4 millones de dólares para el bienio actual. El monto disponible para el Fondo de cooperación técnica se relaciona principalmente con el nivel de excedente generado por el Fondo comercial anualmente; no obstante, dado que los niveles de excedente del Fondo comercial superan las cifras presupuestadas en el bienio actual, y la fluctuación en el tipo de cambio entre el dólar y la libra de 1,25 dólares por libra a 1.30 dólares por libra, resulta adecuado un aumento.

12 Se presenta, para que el Comité la examine, la propuesta de asignación de los recursos del Fondo de cooperación técnica a fin de apoyar la ejecución de las actividades básicas del PICT para 2026 y 2027. Esto se ajusta a lo prescrito en la regla 4 de las Reglas de funcionamiento del Fondo TC revisadas, que establece que los recursos del Fondo TC "se utilizarán para financiar o cofinanciar actividades en apoyo de los objetivos, prioridades y principios básicos del Programa integrado de cooperación técnica (PICT)" (TC.1/Circ.76). Por tanto, en estas propuestas se señalan los componentes del nuevo PICT que recibirían apoyo a través de las asignaciones anuales, así como los objetivos, resultados previstos y actividades. Al examinar la manera en que se podría seguir mejorando la ejecución eficaz y eficiente del PICT teniendo en cuenta el programa de trabajo bienal, se considerará toda nueva propuesta de enmienda que resulte adecuada conforme a dichas Reglas de funcionamiento a fin de ofrecer mayor capacidad de respuesta a los cambios en las circunstancias y las necesidades emergentes, en particular, en el segundo año del bienio, manteniendo al mismo tiempo un control financiero adecuado. La Secretaría prepararía toda enmienda de esta índole que se proponga para su presentación al Comité a fin de que este la examine en el TC 76.

13 El alcance de cada programa temático del PICT y la asignación del Fondo de cooperación técnica correspondiente (anexo, párrafos 43 y 44) tiene en cuenta las iniciativas existentes de desarrollo de capacidad de la OMI que ya invierten recursos considerables en regiones específicas a fin de alcanzar los objetivos de los programas temáticos. Como tal, el PICT ha sido planificado de modo que complemente los esfuerzos existentes, en lugar de duplicarlos. Esto garantiza la coherencia del programa general de cooperación técnica de la OMI y apoya la integración del PICT en los proyectos plurianuales de mayor envergadura (párrafo 5). Además, en los casos en que se identifiquen necesidades de implantación a largo plazo, la Secretaría examinará la posibilidad de utilizar el Fondo de cooperación técnica a fin de apoyar las fases tempranas de estas intervenciones a más largo plazo, mientras se realizan esfuerzos para movilizar recursos adicionales a fin de que estas intervenciones se conviertan en proyectos temáticos a largo plazo y tengan un mayor impacto dentro de un enfoque plurianual.

14 En relación con lo anterior, y teniendo en cuenta los recursos limitados de los que dispone la OMI para ejecutar el PICT, la Secretaría seguirá en contacto con donantes y otros socios para la cooperación técnica de conformidad con la Estrategia de movilización de recursos para las actividades de cooperación técnica de la OMI (TC 68/4(a)) y la resolución A.1167(32): "Acuerdos de financiación y asociación revisados para garantizar la eficacia y la sostenibilidad del Programa integrado de cooperación técnica". Por consiguiente, se insta a los socios de la Organización en el desarrollo a que reconozcan y respondan a sus obligaciones al facilitar e incrementar el apoyo financiero al PICT mediante acuerdos sostenibles a largo plazo.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

15 Se invita al Comité a que:

- .1 apruebe la estructura revisada de programas temáticos del PICT para el bienio 2026-2027 (párrafos 7 a 10, y cuadros 1 y 2 del anexo);
- .2 apruebe la propuesta de asignaciones anuales del Fondo de cooperación técnica y el uso que se tiene previsto hacer de ellas durante 2026 y 2027 (párrafos 11 y 12, y cuadro 3 del anexo);

- .3 acepte la propuesta de armonizar los programas temáticos con los ODS de las Naciones Unidas, y de elaborar indicadores de resultados a nivel programático para su presentación a un futuro periodo de sesiones del Comité (párrafo 10);
- .4 aliente a los Estados Miembros a que proporcionen y refuercen el apoyo financiero al PICT mediante acuerdos sostenibles a largo plazo (párrafo 14); y
- .5 transmita sus opiniones y recomendaciones con respecto al PICT y las asignaciones del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026-2027 al Consejo en su 134º periodo de sesiones con miras al refrendo final de la propuesta.

ANEXO

PLANIFICACIÓN Y PRESENTACIÓN DE INFORMES SOBRE COOPERACIÓN TÉCNICA

**Programa integrado de cooperación técnica (PICT) y Asignación del
Fondo de cooperación técnica para 2026 y 2027**

ÍNDICE

PARTE 1: VISIÓN GENERAL	4
Introducción y contexto estratégico	4
Marco estratégico de cooperación técnica	5
Enfoque y principios para la planificación del PICT	6
La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas	13
Adaptar el PICT a las necesidades regionales y nacionales	13
África	14
Estados árabes y el Mediterráneo	15
Asia	17
Pacífico	18
Europa oriental	20
América Latina	21
Caribe	22
PARTE 2: PRESUPUESTO Y ASGINACIÓN DEL FONDO DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA 2026 Y 2027	25
Presupuesto del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026-2027	25
Asignación del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026-2027	26
Autorización para la utilización de fondos no asignados	26
Movilización de recursos a fin de apoyar el PICT	26
PARTE 3 - PROGRAMAS TEMÁTICOS	30
TEMA 1: MEJORA DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA MUNDIAL PARA REDUCIR LOS SUCESOS Y SINIESTROS MARÍTIMOS, Y LA PÉRDIDA DE VIDAS	30
Enfoque general	30
Enfoque de la OMI en 2026-2027	32
TEMA 2: MEJORA DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA MUNDIAL, CON LA CONSIGUIENTE REDUCCIÓN DE LOS SUCESOS QUE AFECTAN A LA PROTECCIÓN Y EL FORTALECIMIENTO DE LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LA GENTE DE MAR	44
Enfoque general	44
Enfoque de la OMI en 2026-2027	46
TEMA 3: MAYOR PROTECCIÓN Y PRESERVACIÓN DEL MEDIO MARINO	48
Enfoque general	48
Enfoque de la OMI en 2026-2027	49

TEMA 4: APOYO A LA ACCIÓN CLIMÁTICA Y EL AIRE LIMPIO EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.....	60
Enfoque general.....	60
Enfoque de la OMI en 2026-2027.....	63
 TEMA 5: MAYOR EFICACIA Y ARMONIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA FACILITAR EL TRÁFICO Y EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL	65
Enfoque general.....	65
Enfoque de la OMI en 2026-2027.....	66
 TEMA 6: REFUERZO DE LA CAPACIDAD JURÍDICA Y DE LOS MARCOS INSTITUCIONALES PARA UNA GOBERNANZA MARÍTIMA EFICAZ	72
Enfoque general.....	72
Enfoque de la OMI en 2026-2027.....	74
 TEMA 7: IGUALDAD DE GÉNERO Y UN ENTORNO LIBRE DE OBSTÁCULOS PARA LAS MUJERES EN EL SECTOR MARÍTIMO	76
Enfoque general.....	76
Enfoque de la OMI en 2026-2027.....	78
 TEMA 8: ACCESO A LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN MARÍTIMAS PARA TODA LA COMUNIDAD MARÍTIMA MUNDIAL.....	80
Enfoque general.....	80
Enfoque de la OMI en 2026-2027.....	82
 TEMA 9: MEJORA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS MARÍTIMAS INTERNACIONALES A TRAVÉS DEL PLAN DE AUDITORÍAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA OMI	85
Enfoque general.....	85
Enfoque de la OMI en 2026-2027.....	87
 TEMA 10: DIVULGACIÓN DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA - PROMOVER EL SECTOR MARÍTIMO Y ALCANZAR OBJETIVOS MUNDIALES MEDIANTE ASOCIACIONES	90
Enfoque general.....	90
Enfoque de la OMI en 2026-2027.....	91
 TEMA 11: PROGRAMA DE PRESENCIA REGIONAL DE LA OMI - ESTADOS MIEMBROS QUE COLABORAN CON LA OMI Y RECIBEN ASISTENCIA LOCAL	94
Enfoque general.....	94
Enfoque de la OMI en 2026-2027.....	96

PARTE 1: VISIÓN GENERAL

Introducción y contexto estratégico

1 El transporte marítimo forma parte esencial e integral de la economía mundial. Dado que más del 80 % del comercio internacional se realiza por mar, el transporte acuático es, con diferencia, el medio más rentable para trasladar grandes volúmenes de mercancías y materias primas por todo el mundo. En su calidad de organismo del sistema de las Naciones Unidas encargado de regular el sector marítimo, la OMI tiene como declaración de misión "fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible". Esta se cumplirá mediante la adopción de las normas prácticas más estrictas posibles en materia de protección y seguridad marítimas, eficiencia de la navegación y prevención y control de la contaminación procedente de los buques, así como mediante el examen de los asuntos jurídicos correspondientes y la implantación eficaz de los instrumentos de la OMI con miras a su aplicación universal y uniforme.

2 Como se señala en el "Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2024-2029" (resolución A.1173(33), párrafo 18) (el Plan estratégico), la OMI cuenta con 70 años de experiencia y ha elaborado más de 50 tratados internacionales, junto con normas, directrices y otros textos conexos. Los beneficios absolutos de este amplio corpus de derecho internacional solo pueden materializarse con la entrada en vigor de dichos instrumentos y con la implantación y el cumplimiento efectivos, eficaces y sistemáticos de sus disposiciones. Para ello, es imperativo que la OMI preste especial atención a la aplicación continua, eficaz y uniforme de los instrumentos de la OMI por parte de los Estados Miembros, el fomento de su entrada en vigor, la reducción de las cargas administrativas y la puesta en marcha de iniciativas sólidas de desarrollo de capacidades.

3 A este respecto, el Plan estratégico sitúa a la cooperación técnica de la OMI a la vanguardia de los esfuerzos para lograr el propósito y la misión de una implantación uniforme de los instrumentos de la OMI y, al mismo tiempo, apoyar el desarrollo inclusivo y la contribución a la implantación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, teniendo en cuenta la Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030 (resolución A.1166(32)). El Plan establece que la OMI facilitará un desarrollo de capacidad específico que fomente, promueva y apoye los esfuerzos de implantación, especialmente los de los países en desarrollo, en particular los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países menos adelantados (PMA), prestando la debida atención a sus necesidades. Esto incluye el análisis exhaustivo de las conclusiones del Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS) y/o datos de otras fuentes; fomentar el intercambio de mejores prácticas entre todas las partes interesadas; y apoyar la puesta en marcha de los planes de medidas correctivas por los Estados Miembros después de sus respectivas auditorías. Además, la OMI seguirá desarrollando y poniendo en marcha proyectos y asociaciones en consonancia con su Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030 y la estrategia de movilización de recursos de la Organización, tal como se indica en el Plan estratégico (resolución A.1173(33), párrafos 20 y 21).

4 A este respecto, de conformidad con los artículos 2 e) y 15 k) del Convenio constitutivo de la OMI, la OMI ha establecido dos componentes principales de la cooperación técnica. En primer lugar, el Programa integrado de cooperación técnica (PICT), que está financiado por el Fondo de cooperación técnica (Fondo TC) específico de la OMI (TC.1/Circ.76) y complementado por contribuciones de donantes conforme a los "Acuerdos de financiación y asociación revisados para garantizar la eficacia y la sostenibilidad del Programa integrado de cooperación técnica" (resolución A.1167(32)). El PICT fomenta principalmente el desarrollo de capacidad de los Estados Miembros de la OMI, en particular, de los países en desarrollo, a fin de apoyar la implantación y el cumplimiento de los tratados

internacionales multilaterales de la OMI, contribuyendo así a que los Estados Miembros ejerzan efectivamente sus derechos y cumplan sus obligaciones y responsabilidades como Estados de abanderamiento, rectores de puertos y ribereños. El PICT se planifica y presenta al Comité de Cooperación Técnica para su aprobación cada dos años.

5 En segundo lugar, además del PICT, la OMI también proporciona asistencia técnica a través de proyectos temáticos a largo plazo, que se llevan a cabo utilizando fondos extrapresupuestarios obtenidos en el marco de la Estrategia de movilización de recursos para las actividades de cooperación técnica de la OMI (TC 68/4(a)). Estos proyectos abordan retos mundiales dentro del mandato de la OMI a una escala mucho mayor que la del PICT, y se ejecutan con el apoyo de partes interesadas y socios estratégicos nacionales, regionales y mundiales a lo largo de varios años en el marco de acuerdos que han sido negociados con el respectivo donante.

Marco estratégico de cooperación técnica

6 Si bien los dos componentes de la cooperación técnica de la OMI se rigen por reglas y procedimientos diferentes en relación con las fuentes de financiación, estos se han armonizado dentro de un mismo marco estratégico de cooperación técnica a fin de garantizar que todos los esfuerzos de desarrollo de capacidad sean coherentes y se ajusten a los objetivos generales de la OMI. De este modo se evita la fragmentación y se garantiza que todas las actividades de asistencia técnica sean complementarias y contribuyan significativamente a las mismas prioridades marítimas mundiales. Además, el enfoque unificado permite a la OMI asignar los recursos de forma más eficaz al evitar la duplicación de los esfuerzos y determinar las sinergias entre el PICT y los proyectos temáticos a largo plazo. Esto es especialmente importante cuando los fondos son limitados y es necesario que la prestación de asistencia sea eficaz en función de los costos.

7 Asimismo, de acuerdo con las observaciones formuladas por los Estados Miembros durante la evaluación del PICT de la OMI para 2016-2019 con el objeto de integrar las intervenciones del PICT en proyectos plurianuales de mayor envergadura (TC 71/6), la utilización de un único marco estratégico de cooperación técnica para el PICT y los proyectos proporciona un medio para planificar intervenciones a más largo plazo de desarrollo de capacidad en los Estados Miembros, garantizando así que la asistencia técnica no sea simplemente reactiva o fragmentada, sino parte de un esfuerzo estratégico de desarrollo sostenible. Esto está en consonancia con las buenas prácticas de planificación basada en resultados que se centran en lograr resultados específicos y cuantificables, en lugar de simplemente llevar a cabo actividades o ejecutar resultados.

8 Lo anterior ha dado lugar a una revisión de la estructura programática para el PICT correspondiente al bienio 2026-2027, la cual se compone de 11 programas temáticos, que se ajustan al mandato marítimo básico de la OMI, lo que queda reflejado en el hecho de que cada Comité acuerda las prioridades temáticas de cooperación técnica, y cuestiones transversales que facilitan el logro de los objetivos generales de los temas marítimos, así como la consecución de los ODS de las Naciones Unidas.

9 Los 11 programas temáticos se presentan en el cuadro 1 a continuación. Cada programa se ha armonizado con los principios estratégicos que figuran en el Plan estratégico de la OMI a fin de demostrar la contribución del programa general de cooperación técnica al propósito y misión de la Organización. En el cuadro 2 se presenta una visión general del alcance de los programas y se señalan los resultados que se lograrán dentro de cada programa. Los resultados de los primeros seis programas son las mismas prioridades

temáticas acordadas por los respectivos comités de la OMI.² Los resultados de los programas transversales se han establecido con el fin de lograr los objetivos de cada programa, que se describen en la parte 3 del presente anexo.

Enfoque y principios para la planificación del PICT

10 Para cada programa temático se planificarán e implantarán iniciativas de desarrollo de capacidad a nivel regional y nacional durante el bienio 2026-2027, dando prioridad a los países en desarrollo, en particular, los PEID y los PMA, conforme a la resolución A.1127(30): "Principios rectores del Programa integrado de cooperación técnica de la OMI en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible", que se tuvo en cuenta durante la elaboración del PICT correspondiente al bienio 2026-2027. A fin de seguir integrando la perspectiva regional y nacional en el diseño de los programas temáticos, se incluye una sección titulada: "Adaptar el PICT a las necesidades regionales y nacionales" (anexo, párrafos 20 a 40).

11 El alcance y la asignación del Fondo de cooperación técnica para cada programa temático del PICT (anexo, párrafos 43 y 44) tiene en cuenta las iniciativas de desarrollo de capacidad de la OMI existentes que ya invierten recursos considerables en regiones específicas a fin de alcanzar los objetivos de los programas temáticos. A este respecto, cada programa temático que se presenta en la parte 3 del presente anexo (párrafos 53 a 285) incluye una descripción de los proyectos temáticos a largo plazo y otras iniciativas de desarrollo de capacidad conexos. Como tal, el PICT ha sido planificado de modo que complemente los esfuerzos existentes, en lugar de duplicarlos. Esto garantiza la coherencia del programa de cooperación técnica general de la OMI y apoya la integración del PICT en los proyectos plurianuales de mayor envergadura (anexo, párrafo 7). Además, en los casos en que se identifiquen necesidades de implantación a largo plazo, la Secretaría examinará la posibilidad de utilizar el Fondo de cooperación técnica a fin de apoyar las fases tempranas de estas intervenciones a más largo plazo, mientras se realizan esfuerzos para movilizar recursos adicionales a fin de que dichas intervenciones se conviertan en proyectos temáticos a largo plazo y tengan un mayor impacto dentro de un enfoque plurianual.

12 Otra aportación clave para la planificación del PICT correspondiente a 2026-2027 fue el análisis de los compendios de informes resumidos de auditoría del IMSAS (III 10/8 y III 10/INF.6) a fin de dar forma a la concepción y la ejecución de la asistencia técnica para garantizar que los programas temáticos aborden eficazmente las carencias y las causas fundamentales identificadas. Asimismo, las auditorías del IMSAS se utilizan también como equivalente de evaluaciones de necesidades nacionales, en los casos en que el alcance de las auditorías abarca la reglamentación (cabe señalar que esto no aplica a los programas temáticos relacionados con la seguridad o la facilitación), a fin de garantizar que la planificación de la asistencia técnica se ajuste a las necesidades de los Estados Miembros.

13 Asimismo, el PICT correspondiente a 2026-2027 tiene en cuenta las implicaciones y necesidades de desarrollo de capacidad basadas en las enmiendas a los instrumentos existentes y la elaboración de nuevos instrumentos por la OMI, conforme a la resolución A.998(25): "Necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar nuevos instrumentos y enmendar los existentes".

² Las prioridades del Comité de Seguridad Marítima (MSC) están pendientes de aprobación definitiva en el MSC 110 (18 a 27 de junio de 2025). Las prioridades del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) fueron acordadas por el MEPC 83 (MEPC 83/17, párrafo 16.3). Las prioridades del Comité de Facilitación (FAL) se acordaron en el FAL 49 (FAL 49/22, párrafo 16.5). Las prioridades del Comité Jurídico (LEG) fueron acordadas en el LEG 112 (LEG 112/WP.1/Rev.1, párrafos 11.2 a 11.5).

14 Además de las resoluciones y aportaciones mencionadas anteriormente en relación con el proceso de planificación del PICT, se tuvo en cuenta también, en la medida de lo posible, lo siguiente:

- .1 las recomendaciones de misiones anteriores de la OMI y los resultados de las evaluaciones de las actividades de asistencia técnica;
- .2 las solicitudes de asistencia técnica de los Estados Miembros presentadas por escrito;
- .3 los resultados y recomendaciones de las reuniones regionales de jefes de administraciones marítimas;
- .4 las estrategias regionales y subregionales para el desarrollo marítimo (adoptadas en conferencias, simposios, etc., es decir, resoluciones, declaraciones, etc.);
- .5 las lecciones aprendidas durante la pandemia de COVID-19, incluida, entre otras cosas, la mayor elaboración de cursos de aprendizaje electrónico; y
- .6 las lecciones aprendidas de los proyectos actuales y pasados de la OMI a fin de apoyar a los países en desarrollo con aspectos específicos de la implantación.

15 Como herramientas de gestión y planificación bienal para las actividades de cooperación técnica de la OMI, el PICT tiene por objeto transformar los ámbitos prioritarios de asistencia en programas temáticos de conformidad con el Plan estratégico de la OMI utilizando un enfoque basado en los resultados; y vincular esas actividades directamente con las necesidades evaluadas de los beneficiarios, el programa de trabajo aprobado de la Organización, las prioridades temáticas de los órganos técnicos de la OMI, la labor conexas de los organismos de las Naciones Unidas y los esfuerzos de desarrollo de capacidad de distintos organismos, y los intereses de los socios en el desarrollo para la cooperación técnica.

16 El PICT permite a la OMI:

- .1 concebir, planificar y prestar asistencia técnica mediante un marco estructurado de cooperación técnica compuesto por programas temáticos;
- .2 asignar recursos financieros a dichos programas a través del Fondo de cooperación técnica de la Organización y fondos fiduciarios de donantes múltiples;
- .3 movilizar el apoyo financiero y en especie adicional que sea necesario, en coordinación con los Estados Miembros y los socios en el desarrollo para la cooperación técnica; y
- .4 seguir de cerca, evaluar y determinar los progresos realizados y el impacto de la asistencia prestada en relación con el Plan estratégico de la OMI, utilizando indicadores de resultados relacionados con la cooperación técnica.

Cuadro 1: Estructura de programas temáticos del PICT correspondiente al bienio 2026-2027

		Estructura programática del PICT 2026-2027	Armonización con el Plan estratégico de la OMI para 2024-2029
		Programas temáticos	
TEMAS MARÍTIMOS	1	Mejora de la seguridad marítima mundial para reducir los sucesos y siniestros marítimos, y la pérdida de vidas	PE 1 (IR 1.7, 1.8) PE 6
	2	Mejora de la protección marítima mundial, con la consiguiente reducción de los sucesos que afectan a la protección y el fortalecimiento de la protección de los buques y de la gente de mar	PE 1 (IR 1.7, 1.8) PE 5 (IR 5.7) PE 6
	3	Mayor protección y preservación del medio marino	PE 1 (IR 1.7, 1.8) PE 4 (IR 4.4) PE 6
	4	Apoyo a la acción climática y el aire limpio en el transporte marítimo	PE 1 (IR 1.7, 1.8) PE 3 (IR 3.3) PE 6
	5	Mayor eficacia y armonización de procedimientos para facilitar el tráfico y el comercio marítimo internacional	PE 1 (IR 1.7, 1.8) PE 5 (IR 5.6) PE 6
	6	Refuerzo de la capacidad jurídica y de los marcos institucionales para una gobernanza marítima eficaz	PE 1 (IR 1.7 y 1.8)
CUESTIONES TRANSVERSALES	7	Igualdad de género y un entorno libre de obstáculos para las mujeres en el sector marítimo	PE 6 (IR 6.3, 6.4)
	8	Acceso a la educación y formación marítimas para toda la comunidad marítima mundial	PE 1 PE 6
	9	Mejora del cumplimiento de las normas marítimas internacionales a través del Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI	PE 1 (IR 1.7, 1.8) PE 7
	10	Divulgación de la cooperación técnica: promover el sector marítimo y lograr objetivos mundiales mediante asociaciones	PE 1 PE 8 (IR 8.3, 8.4, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11)
	11	Programa de presencia regional de la OMI - Estados Miembros que colaboran con la OMI y reciben asistencia local	PE 1 PE 8

Cuadro 2: Programas temáticos y resultados del PICT correspondiente al bienio 2026-2027

	Programas temáticos	Resultados
1	Incremento de la seguridad marítima mundial a fin de reducir el número de sucesos y siniestros marítimos y la pérdida de vidas en el mar	MSC 1: Seguridad de los buques pesqueros, transbordadores nacionales y de otros buques no regidos por el Convenio SOLAS. MSC 2: Protección marítima y medidas de lucha contra la piratería (véase el tema 2).

	Programas temáticos	Resultados
		MSC 3: Formación de la gente de mar y del personal de los buques pesqueros y el factor humano. MSC 4: Seguridad marítima en aguas polares. MSC 5: Implantación y cumplimiento de los instrumentos de la OMI. MSC 6: Manipulación segura de cargas, incluidas las mercancías peligrosas en bultos, las cargas sólidas a granel y los contenedores, e identificación de combustibles alternativos y nuevas tecnologías (GEI). MSC 7: Seguridad de la navegación, incluidas las medidas de organización del tráfico de los buques y los sistemas de notificación para buques, e implantación de los productos S-100 del sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE). MSC 8: Búsqueda y salvamento (SAR) y servicios conexos prestados en el marco del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).
2	Incremento de la protección marítima mundial a fin de reducir el número de sucesos que afectan a la protección y reforzar la protección de los buques y la gente de mar	MSC 2: Protección marítima y medidas de lucha contra la piratería.
3	Incremento de la protección y preservación del medio marino	MEPC 1: Asistir a los países en la implantación de los Anexos I a V del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta además las conclusiones pertinentes de las auditorías del IMSAS, el Plan de acción de la OMI a fin de abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques, las prescripciones ambientales del Código polar, así como las prescripciones para las zonas especiales y las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES). MEPC 2: (Véase el tema 4). MEPC 3: Fortalecer la capacidad nacional y regional, y fomentar la cooperación regional para una implantación eficaz y coherente del Convenio BWM, teniendo en cuenta el examen amplio del Convenio llevado a cabo durante la fase de adquisición de experiencia, el Convenio AFS, recientemente enmendado, y las Directrices revisadas sobre las incrustaciones biológicas. Asimismo, asistir a los países a fin de sensibilizar, crear capacidad y respaldar la implantación de las "Directrices revisadas para reducir el ruido submarino radiado debido al transporte marítimo con el fin de abordar sus efectos adversos en la fauna marina" (MEPC.1/Circ.906/Rev.1).

	Programas temáticos	Resultados
		MEPC 4: Mejorar las capacidades de los países y fomentar la cooperación nacional y regional para la ratificación, y la implantación y el cumplimiento efectivos del Convenio Internacional de Hong Kong sobre el Reciclaje de Buques para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, en particular durante la fase de adquisición de experiencia. MEPC 5: Asistir a los países en la implantación del Convenio de cooperación y el Protocolo de cooperación-SNP, mejorar la cooperación regional en materia de preparación, lucha y coordinación contra la contaminación del mar, y abordar los aspectos de la implantación de los regímenes internacionales pertinentes sobre responsabilidad e indemnización por los derrames en el mar de hidrocarburos y por la contaminación causada por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP). MEPC 6: Asistir a los países a fin de crear capacidad para la ratificación y la implantación del Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Protocolo de Londres), y apoyar a los países en la implantación de medidas para la conservación y la gobernanza sostenible de los océanos.
4	Apoyo a la acción climática y el aire limpio en el transporte marítimo	MEPC 2: Asistir a los países en la implantación de la "Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques", en particular las medidas de reducción de GEI a corto y medio plazo y la resolución MEPC.367(79) sobre los Planes de acción nacionales (PAN); y el Anexo VI del Convenio MARPOL e instrumentos conexos, en particular el Código Técnico sobre los NO_x, la implantación uniforme del límite mundial del contenido de azufre del fueloil de los buques (OMI 2020) y las zonas de control de las emisiones (ECA).
5	Mejora de la eficiencia y los procedimientos armonizados a fin de facilitar el tráfico y el comercio marítimo internacional	FAL 1: Mejorar la facilitación del tráfico marítimo internacional en el contexto de la facilitación del comercio mediante el desarrollo de capacidad para promover una mayor aceptación, comprensión e implantación efectiva del Convenio de facilitación, asimismo en el contexto de una crisis de pandemia, teniendo en cuenta las enseñanzas extraídas de la pandemia de COVID-19 y en consonancia con las disposiciones de la sección 6 del Convenio de facilitación, referida a la sanidad pública y a las cuarentenas.

	Programas temáticos	Resultados
		FAL 2: Respalidar a los Estados Miembros para que establezcan sistemas de intercambio electrónico de información y sistemas de ventanilla única que permitan presentar la información una sola vez y reutilizarla en la mayor medida posible, para cumplir las normas y disposiciones del Convenio de facilitación, respectivamente, y promover el uso de normas internacionales en los sistemas de intercambio electrónico de datos en consonancia con el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, para garantizar su interoperabilidad y contribuir tanto a la facilitación del tráfico marítimo como a la descarbonización del transporte marítimo y los puertos. FAL 3: Ayudar a los Estados Miembros a prevenir y hacer frente a los problemas graves que los polizones, migrantes y refugiados rescatados en el mar representan para el tráfico marítimo internacional. FAL 4: Apoyar a los Estados Miembros en la implantación de las "Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de fauna y flora silvestres en buques dedicados al transporte marítimo internacional" (resolución FAL.17(48)).
6	Refuerzo de la capacidad jurídica y de los marcos institucionales para una gobernanza marítima eficaz	LEG 1: Suministrar medios que permitan reforzar la capacidad jurídica, la política marítima y la infraestructura de las autoridades marítimas nacionales, con especial énfasis en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo. LEG 2: Con especial énfasis en los resultados y necesidades identificadas en el marco del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, formar a expertos nacionales para que elaboren, revisen y actualicen la legislación marítima a fin de ayudar a los Gobiernos Miembros a asumir los derechos y las obligaciones que les corresponden como Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos Partes/Gobiernos Contratantes de los instrumentos de la OMI, incluida la obligación de velar por el cumplimiento de las normas de seguridad marítima y de protección del medio ambiente por parte de los buques nacionales y extranjeros. LEG 3: Asesorar sobre las repercusiones jurídicas (a escala nacional e internacional) de la aceptación de los convenios de la OMI y de la promulgación de los códigos y directrices de la Organización.

	Programas temáticos	Resultados
7	Igualdad de género y un entorno libre de obstáculos para las mujeres en el sector marítimo	1. Visibilidad: realzar el perfil de las mujeres en el sector marítimo a fin de lograr igualdad de género 2. Formación: Crear y apoyar oportunidades de formación para las mujeres 3. Reconocimiento: incorporar la perspectiva de género en el sector marítimo
8	Acceso a la educación y formación marítimas para toda la comunidad marítima mundial	1. Reducir los obstáculos que dificultan el acceso de los Estados Miembros de la OMI, en particular los PEID y los PMA, a oportunidades de formación marítima especializada, incluidos los obstáculos relacionados con el acceso financiero, la participación física, el género y el idioma. 2. Aumentar la eficacia de la impartición de la formación, específicamente con el objeto de reducir los costes de la formación presencial a la vez que se mejoran los resultados del aprendizaje y se facilita el acceso a un público más amplio en todo el sector marítimo. 3. Establecer a las instituciones mundiales de formación marítima de la OMI (la UMM y el IMLI) como socios clave a fin de impartir formación marítima a los Estados Miembros de la OMI y apoyar el mandato básico de la OMI.
9	Mejora del cumplimiento de las normas marítimas internacionales mediante el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI	1. Mantener un grupo diverso y competente de auditores a fin de implantar el programa del IMSAS en todas las regiones. 2. Desarrollar las capacidades de los Estados Miembros para participar en el proceso de auditoría del IMSAS 3. Fomentar una cultura de mejora continua en los Estados Miembros de conformidad con las normas internacionales
10	Divulgación de la cooperación técnica: Promover el sector marítimo y lograr objetivos mundiales mediante asociaciones	1. Promoción del sector marítimo a fin de garantizar que las cuestiones marítimas mundiales sigan siendo una de las principales prioridades de las agendas mundiales de desarrollo. 2. Fomentar las asociaciones para la determinación de las necesidades de creación de capacidad y la movilización de recursos 3. Apoyar la implantación de la Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030, incluida la supervisión y evaluación del marco estratégico de cooperación técnica
11	Presencia regional de la OMI: Colaboración de los Estados Miembros con la OMI y asistencia local	1. Facilitar el programa de presencia regional de la OMI para una implantación eficaz y efectiva del programa de cooperación técnica de la OMI

	Programas temáticos	Resultados
		2. Coordinación regional estratégica de las necesidades y retos para la planificación futura de la creación de capacidad

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas

17 En la declaración de propósito del Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2024-2029 (resolución A.1173(33)) se reafirma el compromiso de la OMI de apoyar a los Estados Miembros a fin de lograr los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (Agenda 2030). Esto incluye reforzar los esfuerzos de desarrollo de capacidad, en consonancia con la Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030 (resolución A.1166(32)).

18 Tras la adopción de la Agenda 2030, la OMI adoptó la resolución A.1126(30): "Vinculación entre la labor de asistencia técnica de la OMI y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible", en la que se establece el vínculo entre la labor de asistencia técnica de la Organización y la Agenda 2030 y los ODS a fin de apoyar la implantación de los ODS por los Estados Miembros a nivel nacional. Asimismo, la Estrategia sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Secretaría de la OMI para 2020-2030 (C 122/3(a)/1) (Estrategia ODS de la OMI) tiene por objeto guiar los esfuerzos de la OMI a fin de incorporar los ODS en la programación de las actividades de cooperación técnica, y aumentar la visibilidad de la contribución de la Organización al desarrollo sostenible mundial.

19 Por tanto, en apoyo a la Agenda 2030, el PICT 2026-2027 refleja la dedicación constante de la OMI a fin de promover un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente, al mismo tiempo que contribuye a prevenir la contaminación marina y atmosférica ocasionada por los buques. El enfoque de programas temáticos da prioridad a la consecución de los ODS clave que se consideran más pertinentes para el desarrollo marítimo, concretamente, el ODS 4 (Educación de calidad), ODS 5 (Igualdad de género), ODS 9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS 13 (Acción por el clima), ODS 14 (Vida submarina), junto con el ODS 17 transversal (Alianzas para lograr los objetivos). Se hace particular hincapié en abordar las necesidades de los países en desarrollo, en particular los PEID y los PMA, y en empoderar a las mujeres como parte interesada clave en el sector marítimo.

Adaptar el PICT a las necesidades regionales y nacionales

20 El enfoque mundial de los programas temáticos del PICT reconoce que existen retos marítimos comunes que deben abordarse en todas las regiones, aunque también permite que los programas se adapten a fin de responder a las prioridades regionales y nacionales, teniendo en cuenta las necesidades y circunstancias específicas de los Estados Miembros. Esto garantizará que se maximicen la pertinencia y los resultados para una gobernanza marítima eficaz, seguridad y desarrollo sostenible en las diversas regiones costeras y marítimas.

21 Cada una de las regiones principales a los efectos del desarrollo de capacidad de la OMI (África, Estados árabes y el Mediterráneo, Asia, el Caribe, Europa oriental, América Latina y el Pacífico) presenta retos, oportunidades y prioridades singulares en el sector marítimo, incluidos distintos niveles de infraestructura, marcos normativos y preocupaciones medioambientales. Al personalizar el programa para abordar estas necesidades específicas, se garantiza que los esfuerzos de creación de capacidad sean pertinentes, tengan mayor impacto y se ajusten a los objetivos marítimos tanto a nivel local como a nivel mundial. El PICT aborda esto mediante iniciativas especializadas y actividades adaptadas a las necesidades identificadas.

22 En esta sección se examinan las características y retos marítimos principales de cada región, que informarán la planificación detallada de los programas temáticos en los contextos regionales y nacionales durante el bienio 2026-2027, con el objetivo de reforzar las capacidades marítimas al mismo tiempo que se fomenta la cooperación, la resiliencia y la sostenibilidad a largo plazo en el sector marítimo. Los retos principales que se describen a continuación no son exhaustivos y no excluyen los retos comunes que enfrentan todas las regiones, en especial, en relación con el apoyo a la transición hacia un transporte marítimo más ecológico y los esfuerzos de digitalización. La creación de capacidad dentro de cada programa temático está disponible para todos los Estados Miembros en consonancia con las necesidades identificadas mediante el análisis pormenorizado que se lleva a cabo a nivel programático.

23 El éxito del PICT se basa en una apropiación sólida por parte de los Estados Miembros beneficiarios, incluida la identificación y designación oportuna de puntos de contacto, la facilitación de logística en el país, y la disposición para implantar las medidas correctivas recomendadas por las auditorías del IMSAS. Alcanzar los indicadores clave de resultados establecidos para cada iniciativa de desarrollo de capacidad es una responsabilidad compartida: la OMI proporciona apoyo técnico y los Estados Miembros, recursos en especie, personal y voluntad política a fin de sostener el desarrollo marítimo.

África

Contexto y composición

24 África se compone de [48] países en desarrollo que bordean el océano Atlántico, el océano Índico, el mar Rojo y el golfo de Adén, de los cuales 37 son Estados Miembros de la OMI (6 sin litoral, 22 PMA, 6 PEID). La región tiene un litoral de aproximadamente 31 000 km e incluye una amplia red de vías de navegación interior, así como ecosistemas con una rica biodiversidad. El transporte marítimo es un elemento central para el comercio, la pesca y el desarrollo económico general de África.

25 Las asociaciones regionales son fundamentales para el éxito de la implantación en toda la región, incluida la colaboración con la Unión Africana en relación con la Estrategia AIM 2050, y el apoyo a través de las oficinas de presencia regional en Côte d'Ivoire, Ghana y Kenya. Las necesidades de la región de África se centran en fortalecer la capacidad institucional (por ejemplo, reformas de la administración marítima, asistencia legislativa), abordar las conclusiones de las auditorías del Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS), avanzar en la facilitación del comercio marítimo mediante la digitalización, y resolver las lagunas en los esfuerzos destinados a la protección ambiental y la descarbonización.

Principales retos

- **Carencia de capacidad en la implantación:** si bien muchos Estados de África han ratificado instrumentos de la OMI, la implantación y el cumplimiento efectivos de estos son un desafío, lo que pone de relieve la necesidad de fortalecer la capacidad institucional en consonancia con las conclusiones de las auditorías del IMSAS. Entre las cuestiones comunes se incluyen los marcos legislativos y de políticas, la implantación por el Estado de abanderamiento, la supervisión por el Estado rector del puerto, la protección ambiental, así como garantizar que el personal marítimo esté debidamente formado.

- **Vulnerabilidades ambientales:** el aumento de tráfico marítimo alrededor de los principales puertos y rutas marítimas (por ejemplo, el cabo de Buena Esperanza) intensifica los riesgos ambientales y constituye una grave amenaza para los ecosistemas de África, que ya son vulnerables a los efectos de la subida del nivel del mar y los cambios en las características meteorológicas. Subsana las carencias en materia de protección ambiental, incluidos los derrames de hidrocarburos, la gestión de las incrustaciones biológicas, la basura marina y los efectos climáticos, requiere de planes para contingencias sólidos a nivel nacional/regional y mayor capacidad normativa.
- **Implantación del marco de emisiones marítimas netas nulas:** muchos países de África enfrentan limitaciones importantes de infraestructura, acceso limitado a tecnologías ecológicas y combustibles alternativos, y una dependencia del transporte marítimo como fuente principal del comercio y el crecimiento económico. La implantación requiere capital, tecnología y conocimientos prácticos. Aunar recursos para un desarrollo portuario ecológico a nivel regional puede ayudar a superar los problemas de escala e inversión. Dada la posibilidad de que aumenten los costes del transporte marítimo, es posible también que se produzcan repercusiones negativas en la seguridad alimentaria de los países africanos.
- **Transición hacia un transporte marítimo más ecológico:** muchos Estados requieren asistencia específica a fin de implantar estrategias de descarbonización. Es importante que los países africanos examinen la manera de implantar de manera eficaz la Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques (resolución MEPC.377(80)) (Estrategia de 2023 sobre los GEI), en particular, las posibles dificultades y oportunidades en la transición a un transporte marítimo de emisiones netas nulas.
- **Modernización digital:** el acceso a financiación, tecnología, conocimiento práctico y recursos para facilitar el progreso de la digitalización portuaria de África (por ejemplo, la integración de los sistemas de ventanilla única marítima a fin de facilitar el comercio) es un reto clave para mejorar la eficacia portuaria, el cumplimiento de la normativa y la integración regional.
- **Amenazas a la protección:** las complejas amenazas a la protección repercuten gravemente en el comercio, el desarrollo económico y la estabilidad regional. La inestabilidad política suele debilitar la capacidad institucional para cumplir la legislación marítima y responder de forma eficaz a las amenazas que se producen como resultado de los vacíos de poder. La piratería y los robos a mano armada en el golfo de Guinea y el golfo de Adén suponen una amenaza grave para el transporte marítimo comercial, dando lugar a la pesca ilegal y delitos marítimos, lo que pone de relieve la necesidad de contar con marcos de seguridad más sólidos, incluida la mejora de la capacidad naval, la cooperación regional, las plataformas de intercambio de información y la implantación del derecho marítimo internacional y normas de gobernanza a fin de salvaguardar el dominio marítimo de África.

Estados árabes y el Mediterráneo

Contexto y composición

26 La región comprende 22 Estados Miembros de la OMI situados en el norte de África y Asia occidental, rodeados por los mares Árabe, Mediterráneo, Rojo, Negro y Muerto, el

golfo de Adén, el golfo de Omán y el golfo Pérsico, que vigilan los estrechos de Bab al-Mandab, Ormuz y Gibraltar, e incluye el Canal de Suez. Uno de los Estados Miembros de la OMI está en la categoría PEID y tres en la de PMA, mientras que nueve países poseen un nivel de ingresos económicos elevado, y el resto están clasificados como países en desarrollo.

27 Dado su extenso litoral y su ubicación estratégica, caracterizada por golfos, canales, estrechos y numerosas islas, la región tiene gran interés por la marina mercante, la pesca y el turismo, y alberga algunas de las vías de navegación internacionales con mayor tráfico y actividad del mundo. Más del 12 % del comercio mundial pasa por el Canal de Suez. Como consecuencia de sus intereses en la exportación de hidrocarburos, gas natural y productos químicos y el tráfico de buques tanque relacionado con ello, así como los cruceros, en particular, en los países que bordean el mar Mediterráneo, la protección del medio marino también es motivo de preocupación para la región. Además, el mar Mediterráneo ha sido designado una zona de control de las emisiones de SO_x (SECA) en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, con fecha de entrada en vigor el 1 de mayo de 2025.

28 Las asociaciones regionales con organizaciones como el Centro Regional de Respuesta a Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina en el Mar Mediterráneo (REMPEC) (Mediterráneo), junto con otros socios de ejecución regionales, ofrecen apoyo específico para la lucha contra la contaminación y la protección del medio marino. La oficina de presencia regional de la OMI recientemente creada en Alejandría (Egipto) facilita una colaboración más sólida y directa con los Estados Miembros.

Principales retos

- **Carencias de capacidad en la implantación:** muchos Estados en esta región han ratificado los instrumentos de la OMI; sin embargo, enfrentan retos para aplicarlos efectivamente, por lo que resulta necesario centrarse en el desarrollo de capacidad institucional. Las auditorías del IMSAS ponen de manifiesto las lagunas en la legislación marítima nacional, los procedimientos para tratar con las organizaciones reconocidas, la supervisión por el Estado de abanderamiento, la supervisión por el Estado rector del puerto, y la necesidad de un plan continuo de desarrollo de capacidad para las administraciones marítimas.
- **Vulnerabilidades ambientales:** la región alberga importantes rutas marítimas para el transporte de hidrocarburos y gas, lo que la vuelve más propensa a sufrir sucesos de contaminación (por ejemplo, derrames de hidrocarburos). Las limitadas instalaciones portuarias de recepción, los riesgos asociados al cambio climático (como la subida de los niveles del mar en zonas costeras de baja altitud) y la contaminación transfronteriza del mar en mares cerrados o semicerrados (por ejemplo, el mar Rojo y el Mediterráneo) requieren una mayor planificación para contingencias y cooperación regional a fin de dar respuesta a la contaminación por hidrocarburos.
- **Transición a la digitalización y descarbonización:** muchos países están logrando avances importantes en cuanto a la digitalización, aunque otros aún dependen de procesos manuales, con acceso irregular a sistemas modernos de la comunidad portuaria, de seguimiento o plataformas de intercambio de datos. Del mismo modo, existen diferencias en el nivel de inversión en puertos ecológicos y combustibles alternativos, que requieren de infraestructura para el suministro eléctrico en puerto, opciones de toma de combustible limpios, y tecnologías de control de las emisiones. Es importante que los países de la región de los Estados árabes y el Mediterráneo examinen la manera de

implantar de forma eficaz la Estrategia de 2023 sobre los GEI, en particular, las posibles dificultades y oportunidades en la transición hacia un transporte marítimo de emisiones netas nulas. Podría solicitarse asistencia técnica a fin de apoyar a los Estados Miembros en la aplicación operacional de la zona de control de las emisiones de SO_x del Mediterráneo.

- **Amenazas a la protección:** la inestabilidad política, la piratería y los robos a mano armada (en particular, cerca del mar Rojo/Bab-el-Mandeb) ponen de relieve la necesidad de reforzar el conocimiento del entorno marítimo mediante cooperación nacional y regional y la elaboración de marcos de protección marítima. La implantación sistemática de instrumentos como el Código de conducta de Djibouti desempeña un papel clave al fomentar la colaboración para luchar contra la piratería y mejorar la protección marítima regional. La protección de las instalaciones portuarias y los buques y la protección de las vías de navegación son prioridades críticas, en especial, dado el gran volumen de exportaciones de hidrocarburos de la región.

Asia

Contexto y composición

29 Asia es, con diferencia, el continente más grande y poblado del mundo y desempeña una función central en el transporte marítimo desde cualquier punto de vista, como la construcción de buques, la provisión de gente de mar, la gestión y explotación de la flota comercial, el reciclaje de buques, las operaciones portuarias y las actividades de pesca. A pesar del papel preponderante de la región en las actividades del sector marítimo y de la presencia de 22 Estados Miembros de la OMI y dos Miembros Asociados, ocho de estos Miembros de la OMI están clasificados como PMA. Además, tres de los 22 Estados Miembros son PEID. Aunque la mayoría de los países asiáticos son naciones marítimas, cinco de ellos no tienen litoral.

30 Asia alberga varias de las rutas marítimas más transitadas del mundo, incluido el estrecho de Malaca y el mar de China meridional. La región presenta una amplia variedad de perfiles marítimos: algunos Estados cuentan con infraestructura portuaria avanzada y grandes registros de buques, mientras que otros, en particular, los PEID y los PMA, sufren carencias fundamentales en su capacidad técnica. El rápido crecimiento económico, combinado con rutas marítimas importantes y marcos jurídicos diversos, pone de manifiesto la importancia de una colaboración sólida y la implantación coherente de los instrumentos de la OMI.

31 La oficina de presencia regional de la OMI en Filipinas refuerza las capacidades de divulgación de la Organización en Asia Oriental y desempeña un papel fundamental al respaldar esfuerzos eficaces de creación de capacidad a nivel regional. Además, la colaboración con foros regionales estratégicos y socios de ejecución regionales mejora la capacidad de la Organización para prestar apoyo específico, garantizando que las iniciativas de creación de capacidad tengan mayor impacto y se ajusten a las necesidades y prioridades locales.

Principales retos

- **Carencias de capacidad en la implantación de los convenios de la OMI:** a pesar de la ratificación generalizada, las conclusiones de las auditoras del IMSAS señalan lagunas persistentes en la legislación, la supervisión por el Estado rector del puerto, y la formación, que requieren la armonización de las reglas marítimas y el fortalecimiento de la capacidad institucional, en

particular, en relación con la supervisión de la seguridad (Estado de abanderamiento y Estado rector del puerto), la mejora de los marcos de seguridad de los transbordadores nacionales, y el cumplimiento de la normativa ambiental (Convenio MARPOL, Convenio de Cooperación y Convenio BWM).

- **Presiones ambientales y de seguridad:** los altos volúmenes de tráfico incrementan los riesgos de sucesos de contaminación, sobrepesca y accidentes; además, la región es líder en el reciclaje de buques, por lo que es necesario fortalecer las normas ambientales y de seguridad en el trabajo.
- **Transición hacia un transporte marítimo más ecológico:** muchos Estados requieren asistencia específica a fin de implantar estrategias de descarbonización. Es importante que los países asiáticos examinen la manera de implantar de forma eficaz la Estrategia de 2023 sobre los GEI, en particular, las posibles dificultades y oportunidades en la transición hacia un transporte de emisiones netas nulas.
- **Digitalización y tecnologías emergentes:** si bien muchos Estados de Asia están a la vanguardia de la innovación (por ejemplo, en lo que respecta a los sistemas de ventanilla única marítima para la facilitación del comercio, navegación-e), otros requieren creación de capacidad para adoptar soluciones digitales y promover la modernización digital en los puertos, las medidas de descarbonización y cumplir el Anexo VI del Convenio MARPOL en relación con control de las emisiones de GEI.
- **Gente de mar:** es esencial abordar la escasez de gente de mar, mejorar el acceso a la formación a bordo, y mitigar retos como el aislamiento prolongado, cuestiones de seguridad como el acoso y la intimidación, y preocupaciones en materia de protección como la piratería y los robos a mano armada. Garantizar un entorno de trabajo seguro para la gente de mar a cargo de la manipulación de los combustibles alternativos, junto con la gestión e integración eficaces de tecnologías futuras a bordo, apoyarán las operaciones del buque más ecológicas y más conectadas digitalmente, y ayudarán a abordar las desigualdades de género en el sector marítimo.
- **Sector marítimo local:** un porcentaje considerable de las actividades marítimas en la región implican buques a los que no se aplican plenamente muchos instrumentos de la OMI. La seguridad de los transbordadores nacionales y la protección del medio ambiente requieren especial atención.

Pacífico

Contexto y composición

32 La región del Pacífico, que abarca 14 Estados Miembros de la OMI, 12 de los cuales son PEID (3 se clasifican también como PMA), se caracteriza por grandes extensiones de océano, una rica biodiversidad marina, grupos de islas remotos y poblaciones comparativamente pequeñas dispersas a lo largo de inmensas distancias. El transporte marítimo es vital para estos Estados, ya que apoya el comercio, la movilidad y los servicios sociales, aun cuando muchos de ellos se enfrentan al desafío que implican flotas antiguas y más pequeñas. A pesar de las altas tasas de ratificación de los instrumentos de la OMI, muchos países de las islas del Pacífico deben hacer frente a recursos administrativos y capacidad técnica limitados, lo que dificulta la implantación de las reglas marítimas

internacionales. La extrema vulnerabilidad de la región al cambio climático (subida de los niveles del mar, tormentas frecuentes) agrava las limitaciones existentes y requiere una cooperación regional eficaz y asistencia técnica específica.

33 La oficina de presencia regional de la OMI recientemente creada en Suva (Fiji) ofrece coordinación práctica y acelera la creación de capacidad al colaborar de manera estrecha con los socios de ejecución regionales. Los esfuerzos de creación de capacidad incluyen fortalecer los marcos de seguridad de los transbordadores nacionales, mejorar la preparación y lucha contra los derrames de hidrocarburos, abordar las emisiones de GEI procedentes de los buques, la basura marina de los océanos, y la simplificación de las formalidades portuarias a través de iniciativas relacionadas con la ventanilla única marítima. Este enfoque integrado está concebido para reforzar la resiliencia de los PEID del Pacífico, apoyar el cumplimiento de los instrumentos de la OMI y, fundamentalmente, proteger los medios de sustento marítimos que son vitales para la región.

Principales retos

- **Limitaciones institucionales y de recursos humanos:** debido a que las administraciones nacionales son pequeñas, muchos Estados del Pacífico tienen dificultades para supervisar territorios marítimos extensos, mantener conocimientos especializados adecuados en gobernanza marítima y vigilancia de la seguridad, supervisión por el Estado rector del puerto, vigilancia y cumplimiento, y redacción legislativa. Esto pone de relieve la necesidad de fortalecimiento institucional en consonancia con los resultados del IMSAS.
- **Seguridad de los transbordadores nacionales y servicios SAR:** un porcentaje considerable de las actividades marítimas en la región implican buques a los no se aplican plenamente muchos instrumentos de la OMI. La seguridad de los transbordadores nacionales y la protección del medio ambiente requieren especial atención. Dadas las distancias oceánicas y características meteorológicas intensas, garantizar conexiones fiables de transbordo, suficiente madurez digital y cobertura para la búsqueda y salvamento es fundamental, y también logísticamente complejo.
- **Sensibilidades ambientales:** los arrecifes de coral frágiles, la pesca y las comunidades costeras exigen una protección más estricta en virtud del Convenio MARPOL, el Convenio BWM y otros instrumentos de la OMI, junto con una capacidad sólida para responder a los sucesos de contaminación marina. Abordar los retos asociados con el vertido de desechos y basura marina ofrece una oportunidad para mejorar la gobernanza ambiental, salvaguardar los ecosistemas marinos y ajustarse a los compromisos mundiales de desarrollo sostenible y resiliencia climática.
- **Transición a un transporte marítimo más ecológico:** la dependencia de combustibles fósiles y la falta de disponibilidad de combustibles alternativos dificulta la transición a las medidas de reducción de las emisiones de GEI. Muchos Estados requieren asistencia específica a fin de implantar estrategias de descarbonización. Es importante que la región del Pacífico examine la manera de implantar de forma eficaz la Estrategia de 2023 sobre los GEI, así como las posibles dificultades y oportunidades en la transición hacia un transporte de emisiones netas nulas.

- **Vulnerabilidad a los efectos climáticos:** la subida del nivel del mar, el clima extremo y los desastres naturales afectan el transporte y los medios de subsistencia de las comunidades, amenazan la seguridad alimentaria y dañan infraestructura marítima vital, lo que supone una presión adicional sobre las medidas de resiliencia, y en la preparación para casos de desastre.
- **Digitalización y tecnologías emergentes:** es necesaria asistencia adicional para la creación de capacidad a fin de apoyar el uso extendido de soluciones digitales (como los sistemas de ventanilla única marítima para la facilitación del comercio), creación de capacidad a fin de adoptar soluciones digitales para la modernización de los puertos, y la implantación de medidas de descarbonización a fin de cumplir las disposiciones relativas al control de las emisiones de GEI del Anexo VI del Convenio MARPOL.

Europa oriental

Contexto y composición

34 Europa oriental es una región geográficamente diversa, que abarca países cuyos litorales están bañados por los mares Adriático, Báltico, Negro y Caspio, así como Estados sin litoral relacionados con el comercio marítimo a través de puertos vecinos por importantes vías de navegación interna. La región está compuesta por 25 Estados Miembros con sectores de transporte marítimo bien establecidos, una larga tradición de educación marítima de alta calidad impartida por instituciones marítimas reconocidas y un historial consolidado de provisión de gente de mar a la flota mundial. En esta región no hay Estados Miembros de la OMI clasificados como PEID o PMA.

35 El sector marítimo ha desempeñado un papel fundamental a fin de impulsar el desarrollo económico en la región, aunque enfrenta retos singulares debido a la diversidad de sus ecosistemas, medios marinos sensibles, y las diversas capacidades de las administraciones marítimas para implantar de manera uniforme los instrumentos de la OMI. Los mares cerrados o semicerrados de la región (especialmente el mar Negro y el mar Caspio) presentan mayores riesgos de contaminación y requieren una gobernanza coordinada a fin de abordar los retos transfronterizos. El mar Negro, designado como "zona especial" en virtud de los Anexos I y V del Convenio MARPOL, pone de relieve la vulnerabilidad de la región a la contaminación y destaca la necesidad de medidas de protección ambiental más exigentes. Del mismo modo, el mar Caspio, la masa de agua interior cerrada de mayor tamaño, presenta desafíos singulares debido a su naturaleza endorreica y sensibilidad a los contaminantes del mar.

36 La colaboración con socios de ejecución y estratégicos regionales facilita la adopción de soluciones unificadas frente a los riesgos ambientales. El objetivo de una mayor divulgación es racionalizar la gobernanza marítima, al mismo tiempo que se promueve la descarbonización, la navegación-e y la digitalización.

Principales retos

- **Carencias de capacidad en la implantación de los instrumentos de la OMI:** si bien la mayoría de los Estados han ratificado los principales instrumentos de la OMI, las conclusiones del IMSAS muestran lagunas en los marcos legislativos y administrativos. En esta región, son evidentes las deficiencias en relación con el régimen de responsabilidad e indemnización de la OMI y el Convenio BWM. Es necesario abordar las conclusiones del IMSAS, incluido el énfasis en la supervisión por el Estado de

abanderamiento, las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto armonizadas mediante los memorandos de entendimiento regionales para los Estados rectores de puertos, y los procedimientos avanzados de inspección portuaria.

- **Contención de la contaminación en mares cerrados:** los vertidos de hidrocarburos, productos químicos y desechos pueden propagarse rápidamente por las aguas nacionales, poniendo de manifiesto la necesidad de una planificación para contingencias conjunta y capacidades de respuesta especializadas a nivel regional.
- **Supervisión por el Estado rector del puerto y digitalización:** el establecimiento de normas coherentes en relación con la supervisión por el Estado rector del puerto y la adopción de tecnologías como los sistemas de ventanilla única para la transformación digital son prioridades fundamentales. Algunos Estados requieren apoyo específico para modernizar las operaciones portuarias y cumplir sus obligaciones en virtud del Anexo VI del Convenio MARPL a fin de apoyar los esfuerzos de descarbonización.
- **Transición a un transporte marítimo más ecológico:** es importante que los países de la región de Europa oriental examinen la manera de implantar de forma eficaz la Estrategia de 2023 sobre los GEI, en particular, las posibles dificultades y oportunidades en la transición hacia un transporte de emisiones netas nulas.

América Latina

Contexto y composición

37 La región de América Latina está compuesta por 19 países en desarrollo (de los cuales dos no tiene litoral y dos son naciones insulares), entre los que se incluyen una amplia variedad de Estados ribereños que bordean el océano Atlántico y el océano Pacífico, junto con unos pocos países sin litoral vinculado al comercio marítimo a través de puertos vecinos. Los 19 países de la región son Estados Miembros de la OMI y dos de ellos están clasificados como PEID. No hay ningún PMA. La región incluye varias de las principales naciones proveedoras de gente de mar, está experimentando una mayor actividad de crucero en los países que bordean el Caribe, y presenta un tráfico considerable de buques tanque, lo que hace que el transporte marítimo sea central para el comercio, la exportación de energía y el crecimiento económico. Los países de América Latina abordan las cuestiones de protección del medio marino mediante estrategias regionales, aunque los niveles de capacidad y cumplimiento varían entre ellos. Si bien algunos países cuentan con administraciones marítimas bien desarrolladas, otros sufren carencias persistentes en la implantación de los convenios de la OMI de manera uniforme.

38 Fomentar las asociaciones regionales y armonizar las iniciativas de creación de capacidad con los organismos estratégicos regionales y subregionales, así como los socios de ejecución regionales, contribuye a la armonización e implantación de los esfuerzos de creación de capacidad a nivel regional.

Principales retos

- **Fragmentación normativa y rendimiento irregular de la supervisión por el Estado rector del puerto:** las diferencias en los marcos jurídicos

nacionales pueden impedir el cumplimiento coherente de los instrumentos de la OMI. Los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto en el marco del Acuerdo de Viña del Mar suelen exhibir distintos niveles de calidad de la supervisión. Esto pone de relieve la necesidad de creación de capacidad institucional en consonancia con las conclusiones principales de las auditorías del IMSAS, así como un análisis de los instrumentos que no están cubiertos por el IMSAS, incluida la formación conjunta (por ejemplo, supervisión por el Estado rector del puerto, investigación de siniestros) y el cumplimiento de los instrumentos de la OMI (Convenio MARPOL, Convenio BWM, Convenio de cooperación, Convenio SOLAS y Convenio de formación).

- **Presiones ambientales:** el tráfico pesado de buques tanque y los ecosistemas marinos/costeros sensibles incrementan el riesgo de derrames de hidrocarburos. Los buques de crucero aumentan el riesgo de pérdida de biodiversidad por los desechos de productos de plástico descartable. Las instalaciones portuarias de recepción inadecuadas y la adopción limitada del Convenio BWM, el Anexo VI del Convenio MARPOL y otras medidas de protección plantean retos importantes.
- **Transición hacia un transporte marítimo más ecológico:** muchos Estados necesitan asistencia específica a fin de implantar estrategias de descarbonización, integrar los sistemas de ventanilla única marítima para la facilitación del comercio, y fomentar la modernización digital en los puertos. Es importante que la región de América Latina examine la manera de implantar de forma eficaz la Estrategia de 2023 sobre los GEI, en particular, las posibles dificultades y oportunidades en la transición hacia un transporte de emisiones netas nulas.
- **Aumento de las amenazas a la protección marítima:** las rutas marítimas se ven cada vez más afectadas por la delincuencia transnacional, incluido el tráfico de drogas, el contrabando de armas, la trata de seres humanos, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR), el robo de hidrocarburos y la piratería, lo que ha dado lugar a un aumento en el número de solicitudes de asistencia para la creación de capacidad a fin de mejorar la capacidad de protección marítima institucional.
- **Capacidad institucional, asociaciones y coordinación regional:** los organismos regionales y subregionales existentes, así como los socios de ejecución regionales, desempeñan un papel fundamental a fin de fomentar la cooperación y subsanar las diferencias entre los Estados. No obstante, los recursos limitados y las prioridades divergentes pueden dificultar la colaboración efectiva, poniendo de relieve la necesidad de contar con estructuras de gobernanza más sólidas.

Caribe

Contexto y composición

39 La región del Caribe se compone de 14 Estados y 16 territorios y/o departamentos de ultramar. Los 14 países del Caribe son Estados Miembros de la OMI y se clasifican como PEID, salvo por uno de estos países que también se clasifica como PMA. Dada su naturaleza archipelágica y dependencia del transporte marítimo para el comercio, el turismo y la pesca, el Caribe enfrenta retos de desarrollo y logísticos únicos. La mayor parte de los Estados han ratificado la mayoría de los instrumentos de la OMI, aunque los recursos humanos y

financieros limitados a menudo dificultan su implantación plena y efectiva. Debido a su gran dependencia del transporte marítimo, los servicios de transbordadores nacionales y otras conexiones entre islas desempeñan un papel esencial a fin de sostener la cohesión económica y social en la región.

40 El apoyo a la región se presta a través de la oficina de presencia regional en Trinidad y Tabago, que facilita el fortalecimiento de la capacidad de divulgación de la OMI en la región sobre cuestiones marítimas, en colaboración con los socios principales. Al consolidar recursos y conocimientos especializados, el objetivo de la OMI es garantizar que cada Estado del Caribe pueda cumplir sus obligaciones internacionales, proteger ecosistemas marinos frágiles y fortalecer la resiliencia económica derivada de las actividades marítimas.

Principales retos

- **Limitaciones institucionales:** muchas administraciones marítimas del Caribe son muy pequeñas, con capacidad limitada para supervisar las responsabilidades de Estado de abanderamiento y rector del puerto, no cuentan con capacidad para actualizar sus marcos legislativos y, por lo general, y sus planes nacionales para contingencias de derrames de hidrocarburos suelen ser inadecuados para responder a emergencias mediante planes nacionales eficaces. Esto pone de relieve la necesidad de una capacidad de respuesta a los derrames de hidrocarburos sostenible y eficaz, el fortalecimiento de la gobernanza y la normativa marítima mediante revisiones específicas de las leyes y las políticas, así como la ampliación de la formación sobre procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto.
- **Vulnerabilidades ambientales:** las aguas regionales han sido designadas como "zonas especiales" en virtud del Convenio MARPOL (Anexo V), lo que pone de manifiesto la necesidad urgente de mejorar las instalaciones portuarias de recepción, la prevención de la contaminación, incluida la basura marina, y la formación relativa a la preparación y lucha contra los derrames de hidrocarburos y la gestión sostenible de las incrustaciones biológicas. Las repercusiones del cambio climático (por ejemplo, huracanes de mayor intensidad, subida de los niveles del mar) imponen una presión adicional en la infraestructura marítima y la respuesta en casos de desastre.
- **Transición a un transporte marítimo más ecológico:** es importante que la región del Caribe examine la manera de implantar de forma eficaz la Estrategia de 2023 sobre los GEI, en particular, las posibles dificultades y oportunidades en la transición hacia un transporte de emisiones netas nulas.
- **Digitalización y facilitación del comercio:** si bien la OMI promueve los sistemas de ventanilla única marítima a fin de racionalizar las operaciones portuarias, la adopción puede ralentizarse debido a limitaciones presupuestarias y la brecha tecnológica, lo que demuestra una necesidad de modernización digital.
- **Coordinación interinstitucional:** la geografía distintiva de la región y la amplia variedad de circunstancias nacionales exigen una colaboración sólida, en particular, mediante los organismos subregionales y los socios de ejecución regionales.

- **Sector marítimo local:** un porcentaje considerable de las actividades marítimas en la región implican buques a los que no se aplican plenamente muchos instrumentos de la OMI. La seguridad de los transbordadores nacionales y la protección del medio ambiente requieren especial atención.
- **Vulnerabilidades relacionadas con la protección marítima:** las pequeñas islas siguen estando expuestas a riesgos para la protección marítima. El tráfico de drogas, el tráfico de personas, la pesca INDNR y los efectos del cambio climático, que amenazan la infraestructura portuaria y la resiliencia, siguen siendo motivo de preocupación para los Estados regionales. Las capacidades limitadas de cumplimiento en el ámbito marítimo aumentan los retos para la región.

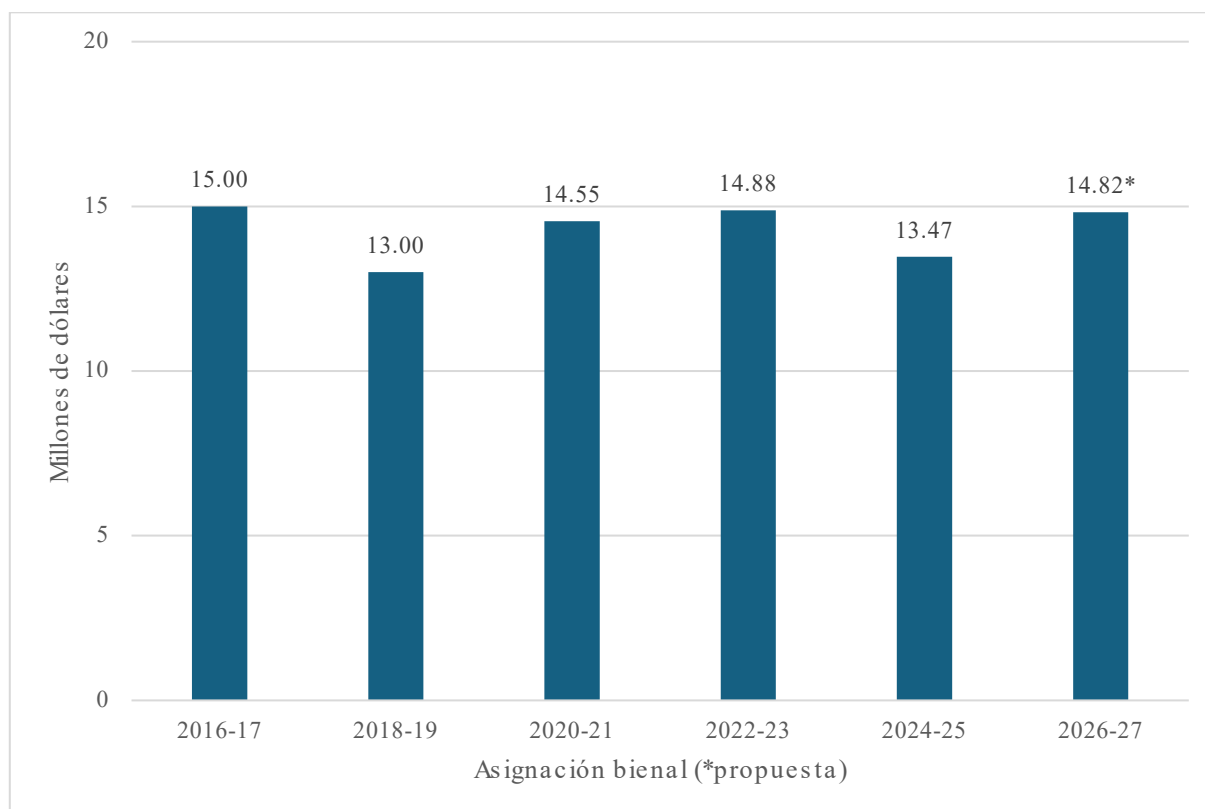
PARTE 2: PRESUPUESTO Y ASGINACIÓN DEL FONDO DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA 2026 y 2027

Presupuesto del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026-2027

41 A reserva de la aprobación por el Comité, en su 75º periodo de sesiones, y por el Consejo, en su 134º periodo de sesiones (C 134), el Secretario General ha propuesto una asignación de aproximadamente 11,3 millones de libras³ del Fondo de cooperación técnica a fin de financiar las actividades básicas del PICT correspondiente al bienio 2026-2027. A este respecto, cabe señalar que, si bien el Fondo de cooperación técnica se gestiona en libras esterlinas dentro de la estructura presupuestaria de la Organización, los gastos relativos al PICT se contabilizan en dólares de los Estados Unidos, en cumplimiento de las prácticas de presupuestación y gastos de cooperación técnica. Sobre la base del tipo de cambio aplicado, 1,30 dólares por 1,0 libra, que es el mismo que se utiliza en el documento presupuestario del Consejo (C 134/6), la asignación del Fondo de cooperación técnica en dólares de los Estados Unidos asciende a 14,8 millones de dólares para el próximo bienio. Esto representa un aumento del 10 % en comparación con la asignación correspondiente al actual bienio (2024-2025).

42 El gráfico 1 muestra la evolución de los recursos del Fondo de cooperación técnica disponibles para la OMI en los último bienios y la propuesta de presupuesto del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026-2027.

Gráfico 1: Comparación de asignaciones por bienio entre 2016 y 2027



³ Véase el documento C 134/6.

Asignación del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026-2027

43 La asignación del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026 y 2027 se ha propuesto con el objeto de apoyar la ejecución del marco estratégico de cooperación técnica (párrafos 6 a 16), que se representa en una estructura programática revisada compuesta por 11 programas temáticos, en comparación con la estructura correspondiente al bienio 2024-2025, que consta de 16 programas regionales y mundiales (TC 73/3(b), párrafo 20).

44 En el cuadro 1, se ilustra la propuesta de asignación bienal del Fondo de cooperación técnica para los programas temáticos en el bienio 2026-2027. En cumplimiento de lo prescrito en el Reglamento financiero y la Reglamentación financiera detallada para las asignaciones presupuestarias anuales, en el cuadro 1 se indica también la asignación para cada año del bienio.

45 El gráfico 2 y el cuadro 2 muestran la asignación presupuestaria del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026-2027, por región, tanto en forma visual como numérica. A efectos de comparación, se muestra también la asignación regional para el bienio actual. Es importante señalar que las regiones y países también se benefician directamente de la asignación mundial que se muestra en el gráfico, así como de los gastos y la asistencia prestada en relación con los proyectos temáticos a largo plazo de la OMI, los cuales se financian con las contribuciones de donantes que se movilizan en el marco de la Estrategia de movilización de recursos para las actividades de cooperación técnica de la OMI (TC 68/4(a)), aparte del Fondo de cooperación técnica.

46 Existe cierto nivel de flexibilidad durante el bienio que permite la reasignación de fondos basada en el análisis periódico de la ejecución del programa previsto, así como de las necesidades de los Estados Miembros que surjan durante el bienio, y la disponibilidad de contribuciones de donantes que se ajusten a las esferas del programa de cooperación técnica que requieren financiación.

Autorización para la utilización de fondos no asignados

47 En las Reglas de funcionamiento del Fondo de Cooperación Técnica revisadas (TC.1/Circ.76) se reconoce que pueden surgir necesidades imprevistas y urgentes para las cuales no se hayan hecho provisiones de fondos de forma anticipada. A este respecto y de conformidad con la regla 15 de las Reglas de funcionamiento del Fondo de cooperación técnica revisadas y el Reglamento financiero y la Reglamentación financiera detallada de la Organización, el Secretario General solicitará la aprobación del Consejo para disponer de los recursos del Fondo de cooperación técnica no asignados a un programa a fin de cubrir las necesidades de financiación. Además, de conformidad con lo prescrito en la regla 16 de las Reglas de funcionamiento del Fondo de cooperación técnica revisadas, todo uso de fondos no asignados a un programa realizado con arreglo a esa aprobación se notificará al Comité y al Consejo mediante los informes anuales sobre el PICT presentados habitualmente.

Movilización de recursos a fin de apoyar el PICT

48 Debido a los ambiciosos objetivos de cooperación técnica de la OMI, la creciente demanda de servicios de la OMI que puede esperarse durante el bienio a fin de abordar el tamaño y la escala de la asistencia requerida en todas las regiones, y las continuas restricciones de las finanzas públicas que enfrentan los Estados Miembros, se prevé que el Fondo de cooperación técnica no será suficiente para abordar todas las necesidades de los Estados Miembros.

49 Habida cuenta de los recursos limitados de los que dispone la OMI para ejecutar el PICT, y reconociendo el papel importante del suministro de recursos (financieros o en especie) para financiar la ejecución del PICT mediante el establecimiento de acuerdos de asociación eficaces con la OMI,⁴ la Secretaría seguirá en contacto con donantes y otros socios para la cooperación técnica de conformidad con la Estrategia de movilización de recursos para las actividades de cooperación técnica de la OMI (TC 68/4(a)) y la resolución A.1167(32): "Acuerdos de financiación y asociación revisados para garantizar la eficacia y la sostenibilidad del Programa integrado de cooperación técnica". Por consiguiente, se insta a los socios de la Organización en el desarrollo a que reconozcan y respondan a sus obligaciones como Estados Miembros de la OMI al facilitar e incrementar el apoyo financiero al PICT mediante acuerdos sostenibles a largo plazo, por ejemplo, por medio de:

- .1 donaciones voluntarias en efectivo al Fondo de cooperación técnica;
- .2 asignaciones de fondos a los Fondos fiduciarios de donantes múltiples de la OMI;
- .3 acuerdos multilaterales y bilaterales;
- .4 donaciones voluntarias de los intereses devengados en virtud del Plan de incentivos para el pago de contribuciones; y
- .5 apoyo en especie a través de la provisión de consultores de cooperación técnica sin cobro de honorarios; organización de eventos de asistencia técnica; y donaciones de equipo.

50 La actualización continua y la implantación de la Estrategia de movilización de recursos para las actividades de cooperación técnica de la OMI (TC 68/4(a)) constituye un enfoque proactivo para movilizar y obtener recursos adicionales, incluida la asistencia oficial para el desarrollo (AOD) de los Estados Miembros, el sistema de ayuda para el desarrollo de las Naciones Unidas y los bancos multilaterales de desarrollo, para la financiación de las actividades de cooperación técnica de la OMI, al mismo tiempo que se mejora la financiación sostenible del PICT. La Estrategia insta a los Estados Miembros a que se comuniquen de forma activa con sus organismos de ayuda al desarrollo para que incluyan las actividades de cooperación técnica de la OMI como un punto prioritario en sus planes de ayuda al desarrollo nacional.

51 Además, la repartición de gastos o la aplicación de acuerdos de asociación nuevos y/o vigentes y el apoyo en especie permitirían transferir parte de las asignaciones anuales del Fondo de cooperación técnica a otras actividades del PICT, de conformidad con lo dispuesto en la regla 13 de las Reglas de funcionamiento del Fondo de cooperación técnica revisadas.

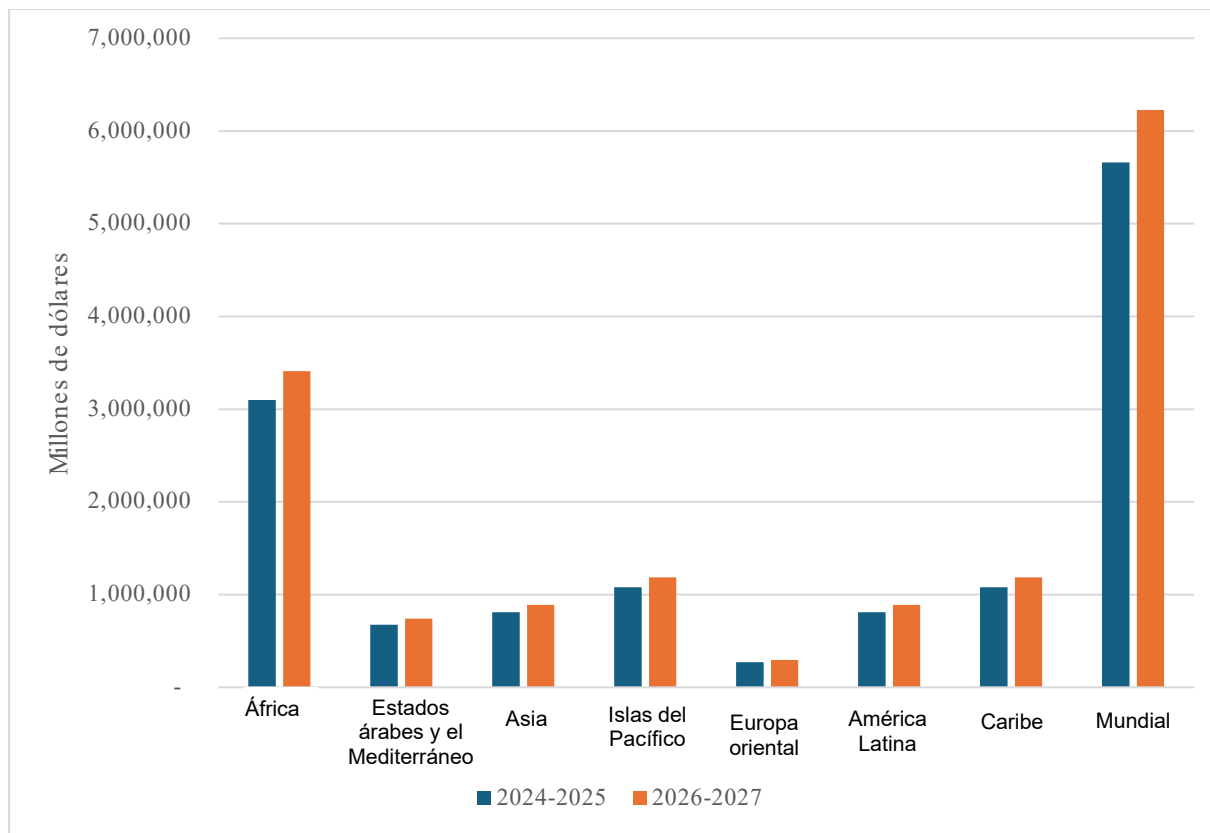
52 A este respecto, con el fin de garantizar la utilización efectiva y estratégica del Fondo de cooperación técnica, en los casos en que se identifiquen necesidades de implantación a largo plazo, la Secretaría examinará la posibilidad de utilizar el Fondo de cooperación técnica a fin de apoyar las fases tempranas de estas intervenciones a más largo plazo, mientras se realizan esfuerzos para movilizar recursos adicionales a fin de que estas intervenciones se conviertan en proyectos temáticos a largo plazo para un mayor impacto dentro de un enfoque plurianual. Esto garantiza la coherencia del programa de cooperación técnica general de la OMI y apoya la integración del PICT en los proyectos plurianuales de mayor envergadura (anexo, párrafo 7).

⁴ En el documento TC 75/4 se proporciona información detallada sobre cómo se utilizaron las asociaciones efectivas en 2024.

**Cuadro 3: Marco estratégico de cooperación técnica: Asignación del Fondo de cooperación técnica para 2026-2027, por programa temático
(en dólares de los Estados Unidos)**

Programas temáticos	Asignación anual		Asignación bienal	% del total ⁵
	2026	2027		
1. Incremento de la seguridad marítima mundial a fin de reducir el número de sucesos y siniestros marítimos y la pérdida de vidas en el mar	1 120 405	1 166 137	2 286 542	15
2. Incremento de la protección marítima mundial a fin de reducir el número de sucesos y reforzar la protección de los buques y la gente de mar	108 955	113 403	222 358	1
3. Incremento de la protección y preservación del medio marino	759 303	790 296	1 549 599	10
4. Apoyo a la acción climática y el aire limpio en el transporte marítimo	749 560	780 155	1 529 715	10
5. Mejora de la eficiencia y los procedimientos armonizados a fin de facilitar el tráfico y el comercio marítimo internacional	534 413	556 227	1 090 640	7
6. Refuerzo de la capacidad jurídica y los marcos institucionales para una gobernanza marítima eficaz	394 193	410 284	804 477	5
7. Igualdad de género y un entorno libre de obstáculos para las mujeres en el sector marítimo	363 185	378 010	741 195	5
8. Acceso a la educación y formación marítimas para toda la comunidad marítima mundial	1 125 873	1 171 828	2 297 701	15
9. Mejora del cumplimiento de las normas marítimas internacionales mediante el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI	326 866	340 209	667 075	5
10. Divulgación de la cooperación técnica: Promover el sector marítimo y lograr objetivos mundiales mediante asociaciones	145 274	151 204	296 478	2
11. Presencia regional de la OMI: Colaboración de los Estados Miembros con la OMI y asistencia local	1 635 669	1 702 431	3 338 100	23
Total	7 263 696	7 560 184	14 823 880	100

Gráfico 2: Asignación presupuestaria del Fondo de cooperación técnica por región



Cuadro 4: Asignación presupuestaria del Fondo de cooperación técnica por región

Región	2024-2025		2026-2027	
	Total (en dólares de los Estados Unidos)	% del total	Total (en dólares de los Estados Unidos)	% del total
África	3 099 538	23	3 409 492	23
Estados árabes y el Mediterráneo	673 813	5	741 195	5
Asia	808 575	6	889 432	6
Islas del Pacífico	1 078 100	8	1 185 910	8
Europa oriental	269 525	2	296 479	2
América Latina	808 575	6	889 432	6
Caribe	1 078 100	8	1 185 910	8
Mundial	5 660 025	42	6 226 030	42
Total	13 476 251	100	14 823 880	100

⁵ Los porcentajes que se indican en esta columna se redondean al número entero más próximo.

PARTE 3 - PROGRAMAS TEMÁTICOS

TEMA 1: MEJORA DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA MUNDIAL PARA REDUCIR LOS SUCESOS Y SINIESTROS MARÍTIMOS, Y LA PÉRDIDA DE VIDAS

Enfoque general

53 El transporte marítimo es quizás el más internacional de todos los grandes sectores de actividades del mundo, y uno de los más peligrosos. Siempre se ha reconocido que la mejor manera de mejorar la seguridad en el mar es mediante la elaboración de reglamentaciones internacionales que sigan todas las naciones navieras. El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), adoptado inicialmente en 1914 y modificado posteriormente, constituye la base de la seguridad marítima internacional. Las enmiendas introducidas a lo largo de los años han incorporado medidas de seguridad fundamentales, entre ellas el Código internacional de gestión de la seguridad (IGS) y la actualización de las prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento. La OMI también ha elaborado y adoptado el Reglamento de 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 la determinación del arqueo.

54 Este exhaustivo cuerpo normativo sobre seguridad marítima, que abarca desde el proyecto y la construcción de buques hasta la capacitación y formación de la tripulación y los procedimientos de emergencia, puede ser complejo y su aplicación difícil, especialmente para los países en desarrollo con recursos limitados. Para garantizar el cumplimiento efectivo y la aplicación uniforme, los Estados Miembros reciben apoyo específico por medio de iniciativas de creación de capacidad, como asistencia técnica, programas de capacitación, desarrollo de las instituciones y transferencia de conocimientos y tecnología. Al fortalecer las capacidades de las administraciones marítimas, la creación de capacidad desempeña un papel fundamental en la promoción de la aplicación coherente de las normas de seguridad, lo que en última instancia contribuye a la seguridad marítima y a la protección de la vida, la propiedad y el medio marino.

55 En consonancia con lo anterior, cada dos años, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) acuerda un conjunto de prioridades temáticas relacionadas con la seguridad para orientar el marco de planificación del programa bienal de cooperación técnica de la OMI (PCOT), con miras a garantizar que las actividades de creación de capacidad aborden las cuestiones y objetivos principales relacionados con la seguridad marítima. En su próxima reunión, el MSC 110 examinará, con miras a su aprobación, en el documento MSC 110/20/3, las siguientes prioridades temáticas:

- .1 seguridad de los buques pesqueros, transbordadores nacionales y de otros buques no regidos por el Convenio SOLAS;
- .2 protección marítima y medidas de lucha contra la piratería;
- .3 formación de la gente de mar y del personal de los buques pesqueros y el factor humano;
- .4 seguridad marítima en aguas polares;
- .5 implantación y cumplimiento de los instrumentos de la OMI;

- .6 manipulación de cargas, incluidas las mercancías peligrosas en bultos, las cargas sólidas a granel y los contenedores, e identificación de combustibles alternativos y nuevas tecnologías (GEI);
- .7 seguridad de la navegación, incluidas las medidas de organización del tráfico de los buques y los sistemas de notificación para buques, e implantación de los productos S-100 del sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE); y
- .8 búsqueda y salvamento (SAR) y servicios conexos prestados en el marco del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM).

56 Estas prioridades temáticas se ajustan a los instrumentos fundamentales de seguridad marítima que la OMI pretende aplicar de manera eficaz y uniforme. Cada prioridad temática se recoge como un resultado individual dentro del Programa Temático de Seguridad Marítima, en el que se detalla la forma en que se abordarán los objetivos de cada instrumento mediante el enfoque de creación de capacidad de la OMI durante el próximo bienio (2026-2027). Las actividades de creación de capacidad que se llevan a cabo en el marco de este programa temático tienen por objeto ayudar a los Estados a los efectos de la ratificación y la aplicación efectiva de los instrumentos relacionados con la seguridad, teniendo en cuenta las últimas enmiendas, en particular mediante su incorporación a la legislación nacional, y asistir a las administraciones en las diversas responsabilidades de los Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños. Cuando proceda, el seguimiento de las conclusiones del Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS) en lo que respecta a la mejora de la aplicación nacional de los instrumentos de seguridad servirá de base para la planificación y la puesta en marcha de las actividades de creación de capacidad en todas las regiones.

57 El objetivo será revisar y aprovechar los resultados obtenidos hasta ahora en las diversas actividades relacionadas con la seguridad llevadas a cabo en todas las regiones, para prestar una asistencia específica que responda a las recomendaciones anteriores y subsane las deficiencias pendientes. Esa labor se basará en análisis basados en datos para evaluar la aplicación del Convenio SOLAS de 1974, en su forma enmendada, y demás instrumentos de obligado cumplimiento, determinar quiénes necesitan asistencia y preparar intervenciones adecuadas que se ajusten a las nuevas preocupaciones en materia de seguridad. Se invita asimismo a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a seguir presentando solicitudes de asistencia con el fin de orientar la planificación de la OMI.

58 La asistencia respaldará la aplicación de las prescripciones establecidas en los capítulos V y IX del Convenio SOLAS, el Código IGS y demás medidas de seguridad marítima establecidas por la Organización. Entre estas medidas cabe destacar la implantación del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR) y el SMSSM. El objetivo de las actividades de cooperación técnica de la OMI en materia de seguridad marítima consiste en ayudar a los países en desarrollo a mejorar su capacidad para dar cumplimiento a las reglas y normas internacionales de seguridad marítima, con miras a mejorar la seguridad en el sector del transporte marítimo internacional. El Programa integrado de cooperación técnica (PICT) otorga prioridad a las iniciativas de asistencia técnica que promueven el desarrollo de los recursos humanos y el fortalecimiento de la capacidad institucional, y que también procuran fomentar la cooperación y la coordinación a nivel nacional, regional y subregional para el fortalecimiento de la seguridad marítima.

Enfoque de la OMI en 2026-2027

Resultado 1: Seguridad de los buques pesqueros, transbordadores nacionales y de otros buques no regidos por el Convenio SOLAS

Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012

59 El Acuerdo de Ciudad del Cabo sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (el Acuerdo), se adoptó en 2012, junto con una serie de resoluciones, incluida la resolución 3: "Fomento de la cooperación técnica y la provisión de asistencia técnica", en la que se pide a la Organización que intensifique sus esfuerzos para facilitar a los Estados la asistencia que puedan necesitar en la implantación del Acuerdo y que adopte las disposiciones adecuadas a tal efecto en el marco del PICT. En este contexto, la Organización coopera con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para promover medidas de seguridad en relación con los buques pesqueros y su personal, condiciones de trabajo decentes a bordo de los mismos y la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y asuntos conexos, respetando los mandatos respectivos de las tres Organizaciones, como medio de fortalecer y armonizar los esfuerzos encaminados a la entrada en vigor y aplicación de los instrumentos pertinentes de la OMI, la FAO y la OIT, según proceda. Esta labor incluye el respaldo a la implantación de los instrumentos conexos de la OMI, por ejemplo, el Acuerdo, el Convenio de formación para pescadores y el Convenio MARPOL.

60 En la actualidad, 23 Estados, entre los que suman un total de 2 935 buques pesqueros, han consentido en obligarse por el Acuerdo, de los 22 Estados con un mínimo de 3 600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operen en alta mar que se requieren para su entrada en vigor, cumpliendo de este modo el primer criterio para la entrada en vigor del Acuerdo, aunque todavía faltan algunos buques que añadir al número total. En este contexto, durante el bienio 2026-2027, las labores de creación de capacidad se centrarán en obtener el cumplimiento del segundo y último criterio de entrada en vigor del Acuerdo, y en la implantación efectiva tras su próxima entrada en vigor prevista. Por otra parte, se prestará especial atención a las cuestiones relacionadas con la seguridad y a los instrumentos de la OMI, en cooperación con las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, con el fin de mejorar los aspectos de seguridad marítima relacionados con los buques pesqueros pequeños.

61 A escala mundial, regional y nacional, la OMI prestará asistencia a los Estados Miembros de la siguiente manera:

1. **Promover la entrada en vigor y la implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012:** se organizarán cursillos y seminarios regionales y nacionales dirigidos a los Estados miembros que aún no hayan ratificado el instrumento. Es importante adoptar un enfoque regional debido a las repercusiones que la ratificación por parte de los Estados Miembros tiene en los movimientos de los buques entre países vecinos. La asistencia incluirá actividades de concienciación encaminadas a una mejor comprensión de los beneficios y de las disposiciones de seguridad para los buques pesqueros, evaluaciones de las necesidades y análisis de las deficiencias, apoyo legislativo, formación técnica, fortalecimiento institucional y fomento de la cooperación internacional para garantizar el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo.

2. **Apoyar la aplicación de las recomendaciones del Grupo Mixto Especial de Trabajo de la FAO, la OIT y la OMI sobre la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada y Cuestiones Conexas (JWG):** en su 5ª reunión, el JWG señaló las recomendaciones que podrían dar lugar a medidas que deberían adoptar, según procediera, las Secretarías de la FAO, la OIT y la OMI, en el marco de los mandatos respectivos de las tres organizaciones. El apoyo durante el bienio 2026-2027 dependerá del resultado de los debates conexos que se celebren durante el III 11, que tendrá lugar en julio de 2025.

Seguridad de los transbordadores nacionales

62 Desde la adopción del Reglamento modelo sobre la seguridad de los transbordadores nacionales (resolución MSC.518(105)), en abril de 2022, la Organización, con el apoyo de los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados, ha abordado activamente la necesidad de crear capacidad para el fortalecimiento de una cultura de la seguridad sostenible en relación con las actividades de los transbordadores nacionales, teniendo presente la hoja de ruta acordada por el MSC 101 (MSC 101/24/Add.1, anexo 30), con el objetivo de promover y mejorar los aspectos de la seguridad marítima relacionados con los buques no abarcados por el capítulo I del Convenio SOLAS (los denominados "buques no regidos por los convenios"). Las actividades recientes y futuras se comunicaron al MSC 109 en el documento MSC 109/17 (Secretaría), en el que también se incluían seminarios regionales en África y en las islas del Pacífico, proyectos en curso con el apoyo financiero y en especie de la Unión Europea, la Universidad Marítima Mundial (UMM), el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI) de la OMI, Interferry y la Lloyd's Register Foundation (LRF) con miras a lograr avances a nivel mundial en el establecimiento de una cultura de la seguridad sólida y sostenible en este ámbito del comercio nacional.

63 Entre las iniciativas vigentes de la OMI en materia de creación de capacidad para la seguridad de los transbordadores nacionales figura el Proyecto de seguridad de los buques del Paquete de conectividad sostenible UE-ASEAN (SCOPE) (2025-2027), cuyo objetivo consiste en mejorar la seguridad de los transbordadores en la región de Asia y el Pacífico. El proyecto se basa en las prácticas exitosas de un estudio anterior realizado por la OMI en colaboración con el Grupo Banco Mundial, la UMM y la Universidad de Strathclyde. Ese estudio anterior se centró en la seguridad y la eficiencia energética de los buques de pasaje nacionales en Filipinas (EFS-P y ENV-P). Los resultados del proyecto incluirán:

- .1 una evaluación exhaustiva de la seguridad de los transbordadores nacionales y la identificación de opciones de mejora viables en los países beneficiarios;
- .2 el apoyo a las medidas de seguridad de los buques de pasaje mediante la colaboración y el consenso entre las partes interesadas a distintos niveles; y
- .3 el fortalecimiento de las capacidades de las partes interesadas para aplicar y gestionar iniciativas de seguridad de los buques de pasaje.

64 En 2024 se puso en marcha una segunda iniciativa, con el apoyo financiero de la LRF, por medio de la Universidad Marítima Mundial (UMM), para establecer una alianza OMI-IMLI-UMM sobre el aumento de la seguridad de los transbordadores nacionales. Entre los resultados y actividades del proyecto figuran:

- .1 concienciación sobre el Reglamento modelo sobre la seguridad de los transbordadores nacionales;

- .2 consultas regionales/nacionales con múltiples partes interesadas;
- .3 elaboración de un manual explicativo a fin de asistir la implantación del Reglamento modelo sobre la seguridad de los transbordadores nacionales;
- .4 creación de un foro en línea de intercambio de información sobre mejores prácticas en materia de seguridad de los transbordadores nacionales;
- .5 apoyo a la elaboración de legislación nacional para mejorar la seguridad de los transbordadores, basada en el Reglamento modelo sobre la seguridad de los transbordadores nacionales; y
- .6 apoyo al Programa de seguridad de los buques nacionales de las Islas del Pacífico (PIDSS) y en materia de implantación por el Estado de abanderamiento y seguridad de los transbordadores nacionales en la región de las islas del Pacífico.

65 A escala mundial, regional y nacional, la OMI prestará asistencia adicional a través del PICT de la siguiente manera:

- .1 **Foros/seminarios regionales sobre la seguridad de los transbordadores nacionales:** abordar las causas fundamentales de los siniestros de buques nacionales mediante la promoción de mejores prácticas, la mejora de la implantación de reglamentos modelo y el fomento de la colaboración entre las autoridades reguladoras y el sector naviero nacional. El objetivo es proporcionar una plataforma para que los responsables de la toma de decisiones, los representantes del sector y demás partes interesadas compartan experiencias, determinen los retos y elaboren estrategias viables para mejorar las medidas de seguridad y reducir los siniestros, por ejemplo, impartiendo formación a los operadores de transbordadores y a los organismos reguladores sobre las normas de seguridad y las mejores prácticas. La asistencia técnica abarcará cuestiones relacionadas con fallos de proyecto y construcción, la emisión de billetes y el hacinamiento, la carga y estiba, la falta de seguros y de voluntad política. Los seminarios pueden planificarse como iniciativas conjuntas con socios, tales como Interferry, UMM, IMLI y la LRF, y socios ejecutores regionales.

Resultado 2: Protección marítima y medidas de lucha contra la piratería

66 La prioridad temática MSC 2 es un programa temático independiente titulado "Tema 2: Mejora de la protección marítima mundial, con la consiguiente reducción de los sucesos que afectan a la protección y el fortalecimiento de la protección de los buques y de la gente de mar" (párrafo 94).

Resultado 3: Formación de la gente de mar y del personal de los buques pesqueros y el factor humano

Convenio y Código de Formación y Código IGS

67 Esta prioridad temática se centra en la implantación efectiva de las disposiciones obligatorias, como la regla I/8 sobre normas de calidad, y el artículo IV y la regla I/7 del Convenio de formación, sobre comunicación de la información, para concienciar a los Estados Miembros sobre la necesidad de establecer un sistema de normas de calidad para todas las

actividades de formación y certificación desarrolladas en el marco del Convenio y el Código de formación y ayudar a su establecimiento (véase la circular MSC.1/Circ.1449: "Orientaciones sobre la notificación de las evaluaciones independientes") (III 7/17, anexo 4, apéndice 2 y 4).

68 Por otra parte, la falta de efectividad en la implantación de la regla VIII/2 del Convenio de formación, 1978, relativa a las disposiciones y principios sobre el servicio de guardia, como se desprende de seis compendios de informes resumidos de auditoría, hace necesario proponer asistencia a los Estados Miembros para que intensifiquen las actividades de concienciación sobre la necesidad de elaborar e implantar políticas mediante la promulgación de legislación nacional, directrices e instrucciones relativas a estas disposiciones (III 10/18, anexo 4, apéndice 4).

69 Asimismo, se está llevando a cabo un examen exhaustivo del Convenio y el Código de formación y se están elaborando disposiciones de formación para la gente de mar en buques que utilicen combustibles alternativos y nuevas tecnologías. En este contexto, será fundamental brindar asistencia a los Estados Miembros para apoyarles en su preparación ante estos cambios. Ello se relaciona con la labor descrita en el presente documento en el Tema 4: La acción climática y el aire limpio (párrafo 157) relacionado con el proyecto titulado "Marco de formación de referencia para la gente de mar en relación con la descarbonización".

Convenio y Código de formación para pescadores

70 En el MSC 108 se adoptó la resolución MSC.561(108): "Enmiendas al anexo del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995" (Convenio de formación para pescadores de 1995) junto con la resolución MSC.562 (108): "Código sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesquero" (Código de formación para pescadores). Dichas revisiones y el nuevo instrumento tienen por objeto dar respuesta a las necesidades cambiantes del sector pesquero mediante la introducción de normas de aptitud armonizadas y un nivel mínimo de competencia para el personal que trabaja en los buques pesqueros regidos por el Convenio, lo que a su vez facilita la movilidad del personal de los buques pesqueros y el reconocimiento de los títulos entre los países que han ratificado e implantado el Convenio de formación para pescadores.

71 Está previsto que las enmiendas al Convenio de formación para pescadores de 1995 y el nuevo Código de formación para pescadores entren en vigor el 1 de enero de 2026. El apoyo del PICT durante el bienio 2026-2027 para la aplicación efectiva de estas enmiendas es fundamental para la capacitación y certificación del personal de los buques pesqueros.

72 A escala mundial, regional y nacional, la OMI prestará asistencia a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Se apoyará la implantación efectiva del Convenio y el Código de formación:** se organizarán cursillos regionales y nacionales de creación de capacidad sobre la implantación del Convenio de formación, incluidas aquellas actividades que puedan contribuir a la elaboración o impartición de cursos modelo, con el fin de mejorar la comprensión, los conocimientos tanto teóricos como prácticos del personal encargado de la administración marítima de los Estados Miembros, en particular en lo que respecta a las reglas I/7 y I/8 del Convenio de formación de 1978, para velar por su cumplimiento.

- .2 **Se fomentarán la entrada en vigor y la implantación del Convenio de formación para pescadores de 1995 y el nuevo Código de formación para pescadores:** se organizarán cursillos regionales y nacionales para apoyar la ratificación, la implantación y el cumplimiento del Convenio de formación para pescadores de 1995 y el nuevo Código de formación para pescadores. Estos cursillos se centrarán en la labor de familiarización de los interesados, incluidas las autoridades nacionales y las instituciones de formación, con las prescripciones de los convenios.
- .3 **Se respaldará la elaboración y la implantación de disposiciones relativas a la formación para la gente de mar en buques que utilicen combustibles alternativos y nuevas tecnologías:** se organizarán cursillos y seminarios regionales y nacionales para apoyar la elaboración y la aplicación de las disposiciones relativas a la formación para garantizar que se atiendan las competencias necesarias que se exige a la gente de mar en los buques que utilicen combustibles alternativos y nuevas tecnologías, incluidos los programas continuos de formación de instructores en todas las regiones, teniendo en cuenta los resultados del "Marco de formación de referencia para la gente de mar en relación con la descarbonización".
- .4 **Se apoyará la participación de los Estados Miembros en la revisión exhaustiva del Convenio y del Código de formación:** se organizarán cursillos y seminarios regionales y nacionales para ayudar a los Estados Miembros a crear capacidad, aumentar la concienciación y promover el apoyo a la armonización con las nuevas prescripciones de formación derivadas del Convenio y del Código revisados, y garantizar su aplicación efectiva.
- .5 **Se apoyará la implantación efectiva del Código IGS:** se organizarán cursillos regionales y nacionales para reunir a las principales partes interesadas en la implantación del Código IGS con el fin de examinar su eficacia y su implantación efectiva con vistas a su perfeccionamiento sobre la base de sus respectivas experiencias. Deberán tenerse en cuenta los resultados de las deliberaciones del MSC 110 sobre asuntos relacionados con el Código IGS.

Resultado 4: Seguridad marítima en aguas polares

73 El Código polar, que entró en vigor el 1 de enero de 2017, se aplica a todos los buques regidos por el Convenio SOLAS que operen en aguas polares. El MSC 106 aprobó las enmiendas al Convenio SOLAS y al Código polar, que se prevé que entren en vigor el 1 de enero de 2026. Si bien la seguridad y la protección marina de las aguas árticas se han abordado a través de una serie de programas de cooperación y desarrollo entre los Estados árticos, la Organización ha prestado menos atención a las aguas antárticas. La implantación del Código polar, y de las directrices conexas para los buques no regidos por el Convenio SOLAS, es igualmente importante para dicha región. Es razonable esperar que las actividades relacionadas con el transporte marítimo sigan aumentando en todas las aguas polares y que el PICT brinde asistencia durante el bienio 2026-2027 promoviendo y facilitando la implantación de sus instrumentos a fin de preservar el inmaculado medio ambiente polar, en estrecha colaboración con la Reunión Consultiva del Tratado Antártico y el Consejo Ártico.

74 A escala mundial, regional y nacional, la OMI prestará asistencia a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Se apoyará la implantación de medidas de seguridad para los buques que operen en aguas polares:** mediante actividades de formación y cursillos para compartir las mejores prácticas en relación con la implantación del capítulo XIV del Convenio SOLAS (Medidas de seguridad para los buques que operen en aguas polares) y el Código Polar. Ello incluye la promoción de directrices conexas para los buques no regidos por el Convenio SOLAS, como las directrices de reciente aprobación para los buques de pesca y los yates de recreo que operen en aguas polares.
- .2 **Se realizará una coordinación estratégica con foros internacionales y regionales:** en estrecha colaboración con la Reunión Consultiva del Tratado Antártico y el Consejo Ártico, se promoverán las prescripciones de seguridad y ambientales del Código polar y se determinarán las tendencias de la navegación marítima en el Ártico y la Antártida con miras a orientar las futuras actividades de creación de capacidad.

Resultado 5: Implantación y cumplimiento de los instrumentos de la OMI

75 El análisis de los seis compendios de informes resumidos de auditoría (III 10/8 y III 10/INF.6) en el marco del IMSAS determinó la necesidad de asistencia adicional de los Estados Miembros en dos aspectos principales recurrentes de las conclusiones/observaciones en relación con la implantación efectiva y el cumplimiento de los instrumentos obligatorios pertinentes de la OMI contemplados en el IMSAS y el Código III como norma de auditoría. La implantación y el cumplimiento (Estado de abanderamiento, Estado ribereño y Estado rector del puerto) de los instrumentos obligatorios de la OMI estaban entre los aspectos recurrentes que se determinaron, junto con recomendaciones a fin de ayudar a los Estados Miembros a elaborar e implantar políticas mediante la promulgación y aplicación de legislación nacional, directrices e instrucciones en los tres ámbitos de actividades: Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos (III 10/18, anexo 4, apéndices 1, 2 y 4); y anexo del documento TC 75/8/1).

76 En relación con esto, este resultado se centra en apoyar a las administraciones marítimas para que refuercen sus capacidades en el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus deberes y responsabilidades como Estados de abanderamiento, rectores de puertos y ribereños, concretamente en lo que respecta a la implantación de los convenios pertinentes en materia de seguridad marítima, incluidos el Código de investigación de siniestros y el Código para las organizaciones reconocidas, y la armonización a nivel mundial de la supervisión por el Estado rector del puerto, en cooperación con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta los resultados del compendio de informes resumidos de auditoría (III 10/INF.6), de aquellas auditorías realizadas en el marco del IMSAS, según proceda. Por otra parte, el Programa Temático 9 se centrará en respaldar la implantación de las medidas correctivas destinadas a abordar los módulos de los procesos de administración marítima estipulados en el Código III (enfoque sistémico).

77 Su implantación eficaz por parte del Estado de abanderamiento resulta fundamental para garantizar la seguridad y la protección marítimas, y la protección del medio ambiente. El Código para las organizaciones reconocidas (Código OR), aprobado mediante las resoluciones MEPC.237(65) y MSC.349(92) y en vigor desde el 1 de enero de 2015, establece un marco obligatorio para el reconocimiento, la autorización y la supervisión de las organizaciones reconocidas (OR) en consonancia con las normas internacionales. El Código OR consolida los criterios para evaluar a las OR, supervisar su desempeño y garantizar que tales organizaciones cumplan las disposiciones de este Código, a fin de llevar a cabo, en nombre del Estado de abanderamiento, la certificación y los servicios reglamentarios en virtud de los instrumentos obligatorios de la OMI y de su legislación nacional, incluidos el Convenio

SOLAS, el Convenio MARPOL, el Convenio internacional de líneas de carga, el Convenio internacional sobre arqueo de buque, el Convenio AFS, el Convenio BWM, el Código IGS, el Código PBIP y otros instrumentos.

78 A escala mundial, regional y nacional, la OMI prestará asistencia a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Se organizarán cursillos regionales y nacionales sobre la implantación por parte de los Estados de abanderamiento:** con el fin de mejorar la capacidad de los administradores y los inspectores de buques para cumplir las responsabilidades que les incumben en virtud del Código III y el Código OR, en particular en lo que atañe a los recursos de los Estados de abanderamiento en relación con el programa de supervisión de las OR, incluidos su reconocimiento, autorización y supervisión; mejorar los conocimientos y disponer de inspectores debidamente cualificados para llevar a cabo las tareas pertinentes de inspección y certificación con arreglo a los instrumentos fundamentales de la OMI, reforzando así la comprensión de las funciones y las responsabilidades de las OR y de los Estados de abanderamiento; y abordar las conclusiones del IMSAS y aplicar medidas correctivas.
- .2 **Se promoverá la participación mundial en la formación sobre el régimen de control por el Estado rector del puerto:** se financiará la asistencia de funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto de regiones en desarrollo a cursos de formación en el marco de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto del Memorando de Entendimiento de Tokio y del Memorando de Entendimiento de París, con el fin de mejorar la eficacia de la supervisión por el Estado rector del puerto y de fomentar su armonización en todas las regiones marítimas en desarrollo. Se debería examinar la posibilidad de organizar, en cooperación con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, cursillos regionales sobre cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto en el marco de tales regímenes, con miras a mejorar la capacidad de supervisión por el Estado rector del puerto y a armonizar esas actividades en todas las regiones. El desarrollo de competencias se centrará en mejorar la comunicación, la concienciación cultural, la lucha contra la corrupción en el sector marítimo, la gestión de conflictos, la actualización de los conocimientos sobre los instrumentos de la OMI y la formación especializada sobre algunos tipos de buques (por ejemplo, buques pesqueros, en cooperación con la FAO y la OIT, para facilitar la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012) para los participantes que puedan actuar como instructores, lo que permitirá una formación sostenible y localizada en el marco de los programas regionales de supervisión por el Estado rector del puerto.

79 Por lo que se refiere a la investigación de siniestros marítimos en virtud de los convenios de la OMI, el Estado del abanderamiento tiene la obligación de llevar a cabo una investigación de los siniestros marítimos muy graves u otros, según se definen en los tratados pertinentes de la OMI, que se produzcan en cualquiera de sus buques y de comunicar sus conclusiones a la Organización utilizando el módulo sobre siniestros y sucesos marítimos (MCI) del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS). El objetivo de tal investigación es ayudar a determinar qué cambios en la normativa actual serían conveniente introducir y qué medidas correctivas deberían adoptarse para reforzar la seguridad y la protección del medio marino. Por esta razón, la OMI fomenta la promoción de un enfoque

común en la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, en particular, sobre la base de la implantación del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros) (resolución MSC.255(84)) y las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (resolución A.1056(27)). Esto también fomenta la cooperación entre los Estados Miembros para determinar qué factores contribuyen y dan lugar a los siniestros marítimos.

80 Los posibles obstáculos que pueden encontrar los países para llevar a cabo y presentar informes sobre una investigación figuran en el documento III 1/18 (párrafo 5.24), así como los que se señalan en las causas fundamentales de las conclusiones pertinentes del IMSAS. A partir de mayo de 2024 (documentos III 10/8; y III 10/INF.6, párrafo 28), el resultado de los análisis de los compendios de informes resumidos de auditoría relativos a las investigaciones de los Estados de abanderamiento puso de relieve que las conclusiones y observaciones más recurrentes se referían a la independencia e imparcialidad de las investigaciones, la decisión de iniciar una investigación, las facultades de los investigadores, incluida la de subir a bordo de un buque, iniciar una investigación, informar a la OMI, publicar informes y demás prescripciones del Código de Investigación de Siniestros y el Código III.

81 Para apoyar a los Estados Miembros en este sentido, el enfoque por fases múltiples de la OMI para las actividades de creación de capacidad prestará asistencia a los Estados Miembros a nivel mundial, regional y nacional durante el bienio 2026-2027, de la siguiente manera:

- .1 **Curso y cursillo de orientación de aprendizaje electrónico:** observando la labor que está desarrollando el Comité respecto de la elaboración de un Plan de implantación del aprendizaje electrónico de la OMI, sobre el análisis realizado, se respalda una propuesta para elaborar un nuevo curso de aprendizaje sobre siniestros marítimos como prescripción obligatoria "fase 1" que deberá superarse antes de asistir a una formación presencial, permitiendo a la OMI ampliar el contenido y mejorar los resultados del aprendizaje para colmar las lagunas de capacidad señaladas en el análisis de auditoría. El cursillo de orientación abarcaría importantes temas introductorios, tales como la legislación y la normativa vigentes, las funciones y responsabilidades, el marco jurídico internacional, los tipos de incidentes, la metodología de investigación, la elaboración de una secuencia temporal, la reunión de datos, la obtención de pruebas, incluidas las técnicas de entrevista, la gestión de riesgos, los factores humanos y el análisis de las repercusiones de la fatiga, el estrés y demás factores humanos, la formación de los investigadores, las recomendaciones de seguridad y la comunicación de la información.
- .2 **Programa de Adscripción en materia de siniestros marítimos:** la segunda fase consiste en una prueba de formación práctica para oficiales encargados, que incluye un programa de adscripción o pasantía de cinco días de duración para adquirir experiencia práctica en la realización de investigaciones, en colaboración con Estados Miembros asociados que cuenten con organismos u oficinas encargados de la investigación de la seguridad marítima. Los participantes seleccionados podrán convertirse en futuros instructores para sus respectivas organizaciones.
- .3 **Se apoyará la implantación por parte de los Estados Miembros:** se prestará apoyo a los Estados Miembros en la institucionalización de la capacidad en materia de siniestros marítimos, incluido el desarrollo de un

marco jurídico; la creación de organismos de investigación independientes, imparciales y permanentes para investigar los siniestros y sucesos marítimos; la cooperación con otros Estados; y la puesta en marcha de cursos de formación destinados a formar a sus propios investigadores.

Resultado 6: Seguridad en la manipulación de cargas, incluidas las mercancías peligrosas en bultos, las cargas sólidas a granel y los contenedores, identificación de combustibles alternativos y nuevas tecnologías (GEI)

82 La aplicación de las disposiciones obligatorias sobre formación y la recomendación en cuanto a necesidades en materia de formación del personal de tierra que participa en el transporte de mercancías potencialmente peligrosas, tal como figuran en el Código IMDG, continúan teniendo carácter prioritario para muchos Estados Miembros. Del mismo modo, la manipulación segura de cargas sólidas a granel, tal como se dispone en el Código IMSBC, sigue siendo otra prioridad importante. Asimismo, la estiba y sujeción de las unidades de transporte y su pérdida continua en el mar constituyen una prioridad creciente para los Estados Miembros y las partes interesadas. Por otra parte, existe un interés mundial por la seguridad del transporte marítimo de combustibles y mercancías peligrosas, así como de cargas sólidas a granel, teniendo también en cuenta los avances en materia de combustibles alternativos en relación con el programa de seguridad de los GEI.

83 A escala mundial, regional y nacional, la OMI prestará asistencia a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Cursillos de creación de capacidad:** para ayudar a los Estados Miembros, por medio del personal de tierra, a mejorar sus procedimientos de gestión y manipulación seguras de contenedores (por ejemplo, infraestructura portuaria, procedimientos y procesos, almacenamiento).
- .2 **Cursillos de creación de capacidad sobre la manipulación segura de mercancías peligrosas transportadas en bultos y cargas sólidas a granel:** con miras a prestar asistencia a los Estados Miembros, por medio del personal de tierra, para que refuercen su capacidad de aplicar de manera eficaz las disposiciones de los códigos IMDG e IMSBC, mejoren la observancia de tales disposiciones y promuevan las mejores prácticas en la gestión de esos instrumentos obligatorios.

Resultado 7: Seguridad de la navegación, incluidas las medidas de organización del tráfico marítimo y los sistemas de notificación para buques, e implantación de los productos S-100 del sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)

84 La implantación de medidas eficaces de organización del tráfico marítimo y sistemas de notificación para buques es esencial para mejorar la seguridad de la navegación. En las "Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo" (resolución A.572(14), enmendada) y las orientaciones conexas (MSC.1/Circ.1060, enmendada), se esbozan los criterios para las propuestas de sistemas de organización del tráfico de los buques. Asimismo, en la revisión de las "Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques" (resolución MSC.433(98)) se facilitan los criterios para la planificación, propuesta e implantación de los sistemas de notificación para buques. El examen y actualización constantes de las medidas existentes de organización del tráfico marítimo y de los sistemas de notificación para buques, así como el establecimiento de nuevas medidas al respecto, son esenciales para mejorar la seguridad de la navegación, reducir el riesgo de abordajes y varadas y proteger el medio marino.

85 La adopción de las "Normas de funcionamiento de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)" revisadas (resolución MSC.530(106)/Rev.1) introdujo la implantación gradual del Modelo Universal de Datos Hidrográficos S-100 de la OHI utilizado por el equipo SIVCE instalado de manera opcional el 1 de enero de 2026 o posteriormente y para todo el equipo SIVCE instalado el 1 de enero de 2029 o posteriormente. El servicio de datos náuticos electrónicos (ENDS) facilitado para la utilización del SIVCE por un servicio hidrográfico con autorización gubernamental, o un organismo que actúe en su nombre, debería ajustarse a las normas de la OHI con miras a cumplir las disposiciones establecidas en la resolución MSC.530(106)/Rev.1. Las iniciativas de creación de capacidad durante el bienio 2026-2027 respaldarán la necesidad de garantizar que los servicios y productos estén disponibles a fin de proporcionar los datos y productos necesarios en formato S-100 el 1 de enero de 2026 a más tardar.

86 Se han establecido medidas de organización del tráfico marítimo en la mayoría de las principales zonas de navegación marítima congestionadas del mundo, lo que ha reducido el número de abordajes y varadas. Al mismo tiempo, hay zonas en las que el tráfico marítimo no está regulado o en las que el establecimiento de medidas de organización del tráfico o su modificación podrían mejorar la seguridad de la navegación. Existe la oportunidad de concienciar a todos los Estados Miembros, en particular a aquellos que registran un volumen creciente de tráfico marítimo a lo largo de sus costas, sobre las ventajas de adoptar medidas de organización del tráfico marítimo para así regularlo, o de revisar la eficacia de las medidas existentes. El objetivo es ayudar a estudiar posibilidad de establecer medidas de organización del tráfico, o de modificar las ya existentes y contribuir así a la seguridad de la navegación frente a sus costas.

87 Existe un proyecto temático de largo plazo en consonancia con este resultado, denominado SMART-C Traffic (2023-2026), cuyo objetivo consiste en elaborar y poner a prueba un sistema SMART de gestión del tráfico marítimo en Filipinas, un país en desarrollo piloto. El proyecto tiene por objeto desarrollar y operar un servicio de navegación electrónica basado en la red que pueda analizar y gestionar eficazmente la información sobre seguridad marítima en un entorno basado en internet. El proyecto ha sentado las bases en colaboración con Filipinas, iniciando una evaluación de las necesidades en este ámbito. La experiencia adquirida con este proyecto piloto ayudará a determinar las necesidades futuras de creación de capacidad.

88 A nivel mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Participación en foros internacionales y regionales sobre seguridad de la navegación:** permite a la OMI participar en foros estratégicos y prácticos con otros socios internacionales para el desarrollo del Sistema de las Naciones Unidas y profesionales del sector marítimo procedentes de toda la comunidad regional, con el fin de promover medidas eficaces que mejoren la seguridad de la navegación. Resulta fundamental mantenerse al día de las nuevas tecnologías y las mejores prácticas, mejorar la cooperación y reforzar las capacidades. Por ejemplo, el simposio internacional conjunto de la OMM y la OMI, cuyo objetivo es comprender mejor y salvar las diferencias entre los expertos en meteorología y oceanografía y la comunidad marítima.

89 A nivel regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Cursillos regionales y subregionales sobre la elaboración e implantación de la norma S-100:** para abordar la brecha existente entre las capacidades actuales y las prescripciones futuras, fomentando la producción, difusión y gestión de servicios y productos de datos para la

navegación que se ajusten al marco de la norma S-100, en colaboración con iniciativas conjuntas coordinadas por la OHI en el marco de un enfoque interinstitucional.

2. **Se proporcionará asesoramiento técnico sobre servicios de tráfico marítimo:** la OMI, en colaboración con la IALA, ayudará a los Estados Miembros a evaluar los servicios de tráfico marítimo (STM) con respecto a las prescripciones relativas a los recursos humanos, el equipo, el mantenimiento, la infraestructura, las comunicaciones y todos los demás aspectos relacionados con el buen funcionamiento de los STM, a fin de reforzar los servicios que prestan en materia de seguridad de la navegación y supervisión del tráfico marítimo. Esto incluye el apoyo a la puesta en marcha y mejora de la infraestructura en tierra para las radiocomunicaciones (VDES y NAVDAT), lo que requiere la coordinación de múltiples organismos.
- .3 **Formación de instructores y formación nacional o regional sobre servicios de tráfico de buques:** con miras a dotar a los profesionales del sector marítimo de los conocimientos prácticos y teóricos necesarios para impartir formación sobre STM en el país. La formación impartida se ajusta a las normas internacionales, lo que garantiza que los participantes estén bien preparados para difundir sus conocimientos en toda la región.
- .4 **Cursos sobre los sistemas de organización del tráfico marítimo y los sistemas de notificación para buques:** para proporcionar a los Estados Miembros los conocimientos y la capacidad necesarios para planificar y elaborar sistemas de organización del tráfico marítimo y sistemas de notificación para buques adecuados para su utilización en el plano internacional y nacional, así como para comprender otras medidas de seguridad de la navegación para los Estados ribereños.

Resultado 8: Búsqueda y salvamento (SAR) y servicios conexos prestados en el marco del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

90 Aunque las actividades de búsqueda y salvamento gozan de buena salud en ciertas partes del mundo, en muchas otras no es así. En los instrumentos de la OMI relacionados con la búsqueda y salvamento y el SMSSM, en particular el Convenio SAR y el Convenio SOLAS, junto con el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR), se esboza el modo en que los países pueden prestarse asistencia mutua para lograr una cobertura eficaz de las disposiciones de búsqueda y salvamento en torno a sus litorales y, en algunos casos, en regiones de búsqueda y salvamento más allá de sus aguas territoriales o zonas económicas exclusivas. En este sentido, la colaboración con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a través del Grupo mixto de trabajo OMI/OACI sobre búsqueda y salvamento, y con la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) es importante para garantizar la armonización de las normas, el uso eficiente de las tecnologías de la comunicación y la coordinación de los sistemas de respuesta de emergencia en los sectores marítimo y de la aviación.

91 El análisis de los cuatro compendios de informes resumidos de auditoría demostró la falta de efectividad en la implantación de la regla V/7 del Convenio SOLAS (Servicios de búsqueda y salvamento). La propuesta de asistencia a los Estados Miembros podría centrarse en aumentar la concienciación respecto de la elaboración de planes de cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje; alentar la cooperación entre los Estados Miembros para establecer tales servicios; y someter a revisión los programas de formación existentes sobre la implantación del Convenio SAR a fin de garantizar que se incluyan las cuestiones notificadas en las auditorías (III 7/17, anexo 4, apéndice 4).

92 Asimismo, es importante garantizar que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS proporcionan servicios de radiocomunicación adecuados, incluidas instalaciones en tierra apropiadas para los servicios móviles por satélite y los servicios móviles marítimos, tal como se prescribe en la regla IV/5 del Convenio SOLAS. El reconocimiento de los nuevos servicios móviles por satélite para su utilización en el SMSSM, incluida la difusión obligatoria de información sobre seguridad marítima e información sobre búsqueda y salvamento a través de esos sistemas, y la implantación de nuevos sistemas de radiocomunicaciones terrenales (como NAVDAT) son esenciales para la seguridad de la navegación y la búsqueda y salvamento de personas en peligro en el mar.

93 A escala mundial, regional y nacional, la OMI prestará asistencia a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Se analizarán las necesidades regionales y nacionales en materia de búsqueda y salvamento:** a fin de evaluar los marcos jurídicos, los riesgos geográficos, la infraestructura disponible, los recursos humanos, los sistemas de comunicación en conformidad con las prescripciones del SMSSM y los mecanismos de coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento marítimas existentes. El objetivo es promover la colaboración regional, detectar las deficiencias en materia de capacidades, las necesidades de formación y la escasez de recursos, al tiempo que se examina la cooperación interinstitucional y regional, la participación de la comunidad y la sostenibilidad de la financiación. Con la evaluación se armoniza la capacidad en materia de búsqueda y salvamento con las normas internacionales a fin de mejorar la disponibilidad operacional y orientar la planificación estratégica mediante un plan de acción prioritario y una estrategia de movilización de recursos.
- .2 **Cursillos regionales sobre coordinación de misiones de búsqueda y salvamento:** para mejorar la eficiencia operacional y las capacidades de coordinación estratégica de los servicios nacionales de búsqueda y salvamento. El cursillo se ajusta al volumen II del Manual IAMSAR, así como a las prescripciones del capítulo 3 del Convenio SAR y a las prescripciones mínimas obligatorias de la regla V/7.1 del Convenio SOLAS 1974.
- .3 **Se apoyará la elaboración de planes nacional de búsqueda y salvamento:** se formularán recomendaciones y mejoras para los planes nacionales de búsqueda y salvamento con el fin de fortalecer la capacidad de los Estados Miembros para responder de manera eficaz a las emergencias marítimas, mejorando la coordinación, el cumplimiento de las normas internacionales y, en última instancia, salvando vidas en el mar. La OMI facilitará un enfoque interinstitucional para abordar las conclusiones del IMSAS relacionadas con la cooperación, especialmente con los buques de pasaje y otros servicios de búsqueda y salvamento.
- .4 **Participación en foros internacionales y regionales sobre búsqueda y salvamento:** permite a la OMI participar en foros estratégicos y operativos con profesionales de búsqueda y salvamento de todos los organismos asociados de las regiones para facilitar la armonización de las normas mundiales de búsqueda y salvamento, dar a conocer los avances internacionales, prestar asistencia técnica como parte de ejercicios operacionales y cursillos, e informar sobre los avances normativos en curso, por ejemplo, el Grupo mixto de trabajo OMI/OACI sobre búsqueda y

salvamento. El compromiso también será un mecanismo clave para determinar las futuras necesidades de creación de capacidad a efectos de la planificación de la cooperación técnica.

TEMA 2: MEJORA DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA MUNDIAL, CON LA CONSIGUIENTE REDUCCIÓN DE LOS SUCESOS QUE AFECTAN A LA PROTECCIÓN Y EL FORTALECIMIENTO DE LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LA GENTE DE MAR

Enfoque general

94 La OMI tiene entre sus cometidos hacer que el comercio y los viajes por mar sean lo más seguros posible. La OMI ha elaborado normas y orientaciones adecuadas para gestionar y mitigar cualquier amenaza que pueda comprometer la protección marítima, incluidas las medidas especiales para incrementar la protección marítima, concretamente el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). Otras medidas de protección marítima establecidas por la OMI incluyen la implantación del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA) y las disposiciones de protección del Convenio de facilitación, los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), así como las directrices de la OMI sobre ciberseguridad marítima y la implantación conexas de la gestión de los riesgos cibernéticos, de conformidad con la resolución MSC.428 (98) y la circular MSC-FAL.1/Circ.3/Rev. 2. El objetivo del Código PBIP es garantizar que los buques de navegación marítima y las instalaciones portuarias de los Estados Miembros de la OMI apliquen las normas de protección más estrictas posibles.

95 El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas también ha adoptado varias resoluciones relativas a la lucha contra el terrorismo, de conformidad con el Capítulo VII de su Carta, que guardan relación con la labor de la Organización para mejorar la protección marítima. Además, la Asamblea General de la ONU ha adoptado varias resoluciones, entre ellas las que esbozan una Estrategia Global contra el Terrorismo. En relación con esto, varios organismos, órganos, fondos y programas de las Naciones Unidas, como la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo de las Naciones Unidas (DECT) y la Oficina de las Naciones Unidas de Lucha contra el Terrorismo (OLCT), junto con organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales internacionales y regionales, como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL), la Comisión Europea y la Organización Internacional de Normalización (ISO), también han elaborado orientaciones, normas e instrumentos multilaterales que abordan la protección en diversos modos de transporte y sectores de la cadena de suministro y llevan a cabo actividades y programas destinados a fomentar la implantación de medidas de seguridad eficaces (por ejemplo, la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN), el Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (APEC) y la Organización de los Estados Americanos (OEA)). La DECT realiza visitas de evaluación a los países en nombre del Comité contra el Terrorismo (CCT) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, para supervisar el modo en que los Estados cumplen sus obligaciones en materia de lucha contra el terrorismo, en particular las establecidas en el marco de la Resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. La OMI es uno de los organismos especializados de las Naciones Unidas que participa en estas visitas como responsable del componente portuario de las mismas, cuyo objetivo es evaluar la implantación de todas las medidas de protección pertinentes establecidas en los instrumentos de la OMI.

96 La OMI también se ocupa de asuntos relacionados con la amenaza que suponen la piratería y los robos a mano armada contra los buques, los cuales figuran en su orden del día desde principios de la década de los ochenta. A finales de la década de los noventa y principios de la década del 2000, la atención se centró en el mar de China meridional y los estrechos de Malaca y Singapur. Más recientemente, desde 2005, la OMI se ha focalizado en la piratería frente a las costas de Somalia, en el Golfo de Adén y el océano Índico en general, y actualmente está llevando a cabo actividades de creación de capacidad para mejorar la protección marítima en África occidental y central, en consonancia con los acuerdos de protección marítima de la región. La Organización, con el apoyo y la cooperación del sector del transporte marítimo, ha elaborado y adoptado a lo largo de los años una serie de medidas de lucha contra la piratería que han contribuido a mitigar el impacto negativo de la piratería en todo el mundo. Estas incluyen las resoluciones A.1159(32): "Prevención y represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra los buques y las actividades marítimas ilícitas en el golfo de Guinea" y A.1025(26): "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques". Esto se ha traducido en iniciativas como el Código de conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén (Código de Conducta de Djibouti), la Enmienda de Yeda al Código de Conducta de Djibouti de 2017, acordada entre los países del océano Índico occidental y sus alrededores, y el Código de conducta relativo a la represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra buques y la actividad marítima ilícita en África occidental y central (Código de Conducta de Yaundé).

97 El Comité de Seguridad Marítima (MSC) ha reconocido la importancia de la creación de capacidad para apoyar a los Estados Miembros en la implantación de estas medidas mediante la inclusión de una prioridad temática para la cooperación técnica relacionada con la protección marítima y las medidas de lucha contra la piratería (MSC 110/20/3, párrafos 4.2 y 9).

98 Teniendo esto en cuenta, la OMI adopta un enfoque proactivo e integrado de asociación para sus objetivos de creación de capacidad en relación con la mejora de la protección en el sector del transporte marítimo internacional. A través de sus labores de creación de capacidad, la OMI pretende ayudar a los países en desarrollo en la implantación efectiva de las normas y orientaciones conexas de la OMI, prestando especial atención al desarrollo de los recursos humanos, la creación de capacidad institucional y la gobernanza de la protección marítima, mediante la creación de comités y estrategias nacionales de protección marítima. La OMI supervisa de manera continua la evolución de los desafíos geopolíticos con el fin de prestar a los Estados Miembros el apoyo específico pertinente.

99 En la asignación del fondo de cooperación técnica para este programa temático se tuvieron en cuenta los proyectos de protección marítima de la OMI existentes (TC 75/3(a), párrafos 127 a 141) que cuentan con el apoyo de generosas contribuciones de donantes, al tiempo que se reconoció que estos proyectos podrían tener ámbitos geográficos o temáticos específicos distintos del objetivo más amplio de este programa temático, y que los fondos de cooperación técnica siguen siendo necesarios para apoyar las actividades fuera del ámbito de las iniciativas existentes, que se indican a continuación:

- .1 **Programa de protección marítima en África central y occidental:** facilita asistencia directa a los Estados Miembros de la región para desarrollar y mejorar su capacidad para hacer frente a las amenazas a la protección y abordar los desafíos pertinentes en sus dominios marítimos, y también apoya la implantación del Código de conducta de Yaundé, así como a las entidades regionales bajo la arquitectura de dicho Código.

- .2 **Proyecto mares seguros para África, componente del océano Índico occidental y componente del Golfo de Guinea:** contribuye a una protección marítima eficaz y sostenible en África fortaleciendo la capacidad de protección marítima y apoyando a las autoridades nacionales y regionales y la coordinación regional. Ambos componentes también procuran mejorar el conocimiento situacional y la gobernanza marítimos.
- .3 **Código de conducta de Yibuti/Enmienda de Yeda:** apoya a los Estados Miembros del océano Índico occidental y del golfo de Adén en la creación de capacidad para luchar contra la piratería y otras amenazas a la protección marítima.
- .4 **Programa regional de protección marítima en la zona del mar Rojo:** la OMI participa en acciones coordinadas con INTERPOL, la ONUDD y la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD), en apoyo de los países participantes, a saber, Djibouti, Etiopía, Somalia, Sudán y Yemen, a fin de desarrollar capacidades y promover normas adecuadas de protección y seguridad para las autoridades marítimas, portuarias y terrestres encargadas de hacer cumplir la ley, en consonancia con los objetivos de la Estrategia marítima integrada de África para 2050.
- .5 **Protección portuaria y seguridad de la navegación en África oriental y meridional y en el océano Índico:** en el marco de un acuerdo con la UNODC, la OMI es un socio ejecutor (junto con la ONUDD, INTERPOL y la Comisión del Océano Índico (COI)) que imparte formación centrada en la implantación del Código PBIP, incluidas las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias (PFSA) y la formulación de planes de protección de las instalaciones portuarias (PFSP).
- .6 **Fondo fiduciario internacional de protección marítima (IMST):** las contribuciones de los Estados Miembros al Fondo IMST se utilizan para que la OMI pueda cumplir su compromiso de prestar asistencia técnica a los Estados Miembros a través del PICT mediante la implantación de medidas de protección marítima y portuaria, incluyendo el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.
- .7 **Impulsar la implantación en África del Código de conducta de Yaundé:** el proyecto tiene por objeto reforzar la protección marítima en el golfo de Guinea. Al ofrecer apoyo directo a los tres organismos regionales, a saber, la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comisión del Golfo de Guinea (CGG), la iniciativa pretende mejorar la situación actual con respecto a la aplicación del Código de conducta de Yaundé. Además, el proyecto ofrece apoyo al Centro Interregional de Coordinación.

Enfoque de la OMI en 2026-2027

100 Mediante la creación de capacidades específicas para los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, la OMI pretende promover la adopción continua de medidas eficaces para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP) y su refuerzo, incluido el apoyo a la implantación de la LRIT, y la mejora de la seguridad y de la protección en la interfaz buque-puerto, de conformidad con las normas y recomendaciones pertinentes de la OMI.

101 Para ello, la OMI evaluará la implantación de los distintos instrumentos, determinará cuáles son aquellos que necesiten asistencia y elaborará programas adecuados en función de las necesidades y amenazas emergentes, como el conocimiento situacional marítimo, los vehículos aéreos no tripulados (UAV), la ciberseguridad y el control de pasajeros y equipajes en las instalaciones portuarias, las amenazas internas y el enfoque gubernamental integral para la protección marítima. Además, la OMI se propone promover la cooperación y coordinación nacional, regional y subregional para reforzar la protección marítima, asistir a los Estados que se conviertan en Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y crear asociaciones destinadas a combatir el terrorismo y todas las formas de delincuencia marítima.

102 Utilizando los medios de formación integral recientemente revisados, y teniendo en cuenta las amenazas actuales a la protección marítima y portuaria, la OMI ayudará a los Estados Miembros a mejorar la implantación de las medidas de protección marítima de la OMI de la siguiente manera:

- .1 **Formación y cursillos para apoyar el desarrollo de capacidades institucionales básicas en el ámbito de la protección marítima:** para mejorar la protección marítima en la interfaz buque/puerto, incluida la elaboración de estrategias de protección portuaria y marítima, comités portuarios y comités nacionales de protección marítima para promover y fomentar un enfoque integral multiinstitucional de las cuestiones relativas a la protección marítima y la aplicación del derecho marítimo, y la creación de registros nacionales de riesgos para la protección marítima.
- .2 **Se revisará la legislación nacional en relación con las prescripciones del Código PBIP:** para garantizar que los marcos jurídicos nacionales se ajusten a las normas internacionales, determinando las lagunas legales, solapamientos o incoherencias que puedan obstaculizar la implantación efectiva de las medidas de protección en los puertos y a bordo de los buques.
- .3 **Se impartirá formación a los oficiales de protección marítima:** para llevar a cabo autoevaluaciones del cumplimiento eficaces y ejercicios y prácticas de protección marítima, de conformidad con las disposiciones aplicables del Código PBIP y las orientaciones pertinentes de la OMI, fortaleciendo así la capacidad técnica de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, los representantes de la autoridad designada, los oficiales y gestores de protección portuaria, los oficiales de protección del buque, los oficiales de las compañías para la protección marítima y demás personal con funciones relacionadas con la protección marítima para desempeñar sus funciones de conformidad con las prescripciones de la OMI relativas a las medidas de protección marítima.
- .4 **Se impartirá formación en relación con las reglas de la OMI sobre la ciberseguridad marítima y la implantación conexas de la gestión de los riesgos cibernéticos:** encontrándose actualmente en una etapa de elaboración, este curso de formación tendrá como objetivo mejorar la preparación para prevenir, mitigar y abordar los riesgos de la ciberseguridad, con el refuerzo consiguiente de la protección marítima de los buques y la menor exposición a las amenazas.

- .5 **Se apoyará el establecimiento de sistemas de conocimiento situacional marítimo:** para ayudar a los Estados Miembros a mejorar su capacidad para vigilar, comprender y responder a las actividades en sus ámbitos marítimos, por ejemplo, mediante el uso de sistemas que proporcionen información y datos de inteligencia en tiempo real sobre los movimientos de los buques, las amenazas potenciales y los sucesos marítimos, permitiendo a las autoridades detectar y prevenir actividades ilícitas.
- .6 **Coordinación estratégica y compromiso con otras organizaciones de las Naciones Unidas:** colaboración intersectorial, incluidos todos los organismos, programas, fondos, oficinas y órganos de la ONU, y organizaciones intergubernamentales y regionales en asuntos relacionados con la protección marítima y en apoyo de los objetivos de la ONU, incluida la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo.

TEMA 3: MAYOR PROTECCIÓN Y PRESERVACIÓN DEL MEDIO MARINO

Enfoque general

103 Tras asumir la responsabilidad de las cuestiones relacionadas con la contaminación, poco después de empezar a funcionar en 1959, la OMI ha adoptado una amplia gama de medidas para prevenir y evitar la contaminación ocasionada por los buques y mitigar los efectos de los daños que puedan producirse como resultado de las operaciones y siniestros marítimos. Estas medidas han demostrado ser eficaces en la reducción de la contaminación procedente de los buques e ilustran el compromiso de la Organización y el sector del transporte marítimo con la protección del medio ambiente. De los 51 instrumentos convencionales para la reglamentación del transporte marítimo internacional que la OMI ha adoptado hasta la fecha, 21 están directamente relacionados con la protección y preservación del medio marino.

104 A fin de ayudar a los Estados Miembros con este amplio marco reglamentario, el PICT de la OMI proporciona asistencia técnica, creación de capacidad y fortalecimiento institucional a los países en desarrollo, en particular a los PEID y los PMA, para asistirlos en la ratificación, implantación y cumplimiento de las disposiciones de los convenios y protocolos de la OMI relacionados con el medio ambiente, incluidos los convenios MARPOL, BWM, de Hong Kong, AFS y de cooperación, el Protocolo de cooperación-SNP y el Convenio y Protocolo de Londres, así como los convenios de responsabilidad pertinentes, como el Convenio de responsabilidad civil, el Convenio del Fondo, el Convenio sobre el combustible de los buques y el Convenio SNP. El objetivo general es proteger el medio marino, tal como se pretende en el propósito que subyace a cada instrumento, así como contribuir a la consecución de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ONU) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) conexos.

105 El PICT de la OMI ofrece una respuesta eficaz a las necesidades de asistencia técnica de los Estados Miembros y puede adaptarse para hacer frente a nuevos desafíos y cuestiones emergentes, tales como la reducción de la basura plástica marina procedente de los buques y la lucha contra el ruido submarino radiado debido al transporte marítimo. La amplia gama de asistencia técnica prestada por la Organización pone de relieve la importante función que desempeña la cooperación técnica en nuestra labor para fomentar la implantación de los instrumentos normativos de la OMI. Promueve el desarrollo de infraestructuras marítimas sostenibles y de la capacidad en recursos humanos, fomenta las asociaciones regionales y mundiales y contribuye a reducir el impacto ambiental del transporte marítimo internacional. Ayudar a los países a trabajar por un desarrollo socioeconómico sostenible y una mayor protección del medio marino aporta múltiples beneficios, entre ellos aguas y costas más limpias, mayor turismo, mejor acceso a poblaciones de peces no contaminadas y una gestión integrada de las zonas costeras más eficaz.

106 Con el fin de centrar la atención en las labores de creación de capacidad que lleva a cabo la OMI, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), en su 83º período de sesiones, aprobó seis prioridades temáticas para el PICT correspondiente al bienio 2026-2027 relacionadas con el medio marino (MEPC 83/17, párrafo 16.3; y MEPC 83/17/Add.1, anexo 21), y las remitió al TC 75 para su examen, con miras a su aprobación. A continuación, se describe cada prioridad como un resultado específico, junto con una explicación detallada de cómo serán abordadas por la OMI durante el bienio 2026-2027.

107 Este enfoque respalda el compromiso de la Organización con la gestión ambiental y ayuda a los Estados Miembros a alcanzar las metas pertinentes de los ODS de las Naciones Unidas, en particular el ODS 14: Vida submarina. La mayoría de las actividades de creación de capacidad de la OMI se organizan en colaboración con organizaciones regionales de todo el mundo, contribuyendo así a la ejecución exitosa de las actividades de cooperación técnica.

Enfoque de la OMI en 2026-2027

Resultado 1: Asistir a los países en la implantación de los anexos I a V del Convenio MARPOL, teniendo también en cuenta los resultados pertinentes de las auditorías del IMSAS, el Plan de acción de la OMI para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques, las prescripciones ambientales del Código polar, así como las prescripciones para las zonas especiales y las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)

108 Este resultado tiene por objeto ayudar a los Estados Miembros a cumplir su obligación de prevenir la contaminación del medio marino causada por los buques, de conformidad con lo dispuesto en los anexos I a V del Convenio MARPOL, a saber, hidrocarburos procedentes de descargas operacionales y derrames accidentales (anexo I), sustancias nocivas líquidas (anexo II), sustancias perjudiciales (anexo III), aguas sucias de los buques (anexo IV) y basuras de los buques (anexo V). Como parte del apoyo para la implantación efectiva de estos anexos, las auditorías del IMSAS desempeñan un papel fundamental.

109 Dado que el Convenio MARPOL es uno de los instrumentos obligatorios de la OMI cuya implantación y cumplimiento efectivos se evalúan en el marco del IMSAS, el análisis de seis compendios de informes resumidos de auditoría (III 10/INF.6) proporciona información esencial que orienta el enfoque de la OMI sobre la creación de capacidad a este respecto. Concretamente, el 26 % de las conclusiones generales de las auditorías se referían a la falta de implantación de las prescripciones del Convenio MARPOL (III 10/INF.6, párrafo 49). Las áreas principales señaladas en el Convenio MARPOL son las obligaciones generales establecidas en el artículo I, por el que se obliga a las Partes a dar plena y total efectividad al Convenio y a sus anexos por medio de la implantación de disposiciones nacionales, la comunicación de información de conformidad con el artículo 11, las disposiciones relativas al equipo filtrador de hidrocarburos de conformidad con la regla 14 del Anexo I, la carencia de las instalaciones de recepción previstas en los Anexos I, II, IV, V y VI, y los siniestros sufridos por los buques de que trata el artículo 12 (obligación de investigar los siniestros que afecten al medio marino) (III 10/INF.6, párrafo 54).

110 Además, de las 1 200 causas fundamentales notificadas en las conclusiones del IMSAS respecto del Convenio MARPOL, 433 estaban relacionadas con el ámbito de la gestión y 357 con el ámbito de la legislación de diversos procedimientos de las administraciones marítimas, siendo estos los principales factores que contribuyeron a que no se hayan podido implantar de manera efectiva las referencias más recurrentes al Convenio MARPOL. Se notificó que estos dos ámbitos de causas fundamentales eran los factores subyacentes del 65,8 % de las dificultades observadas (III 10/INF.6, párrafos 81 a 85).

111 Este resultado también incluye el Plan de acción para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques de 2025 (Plan de acción de 2025), cuyo objetivo es contribuir a la solución mundial para prevenir que la basura plástica marina entre en los océanos mediante las actividades de los buques. El Plan de acción de 2025 se basa en los marcos normativos y reglamentarios existentes e identifica las oportunidades para mejorar estos marcos e introducir nuevas medidas de apoyo para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques. Esto complementa los objetivos del Anexo V del Convenio MARPOL, que restringe la descarga de basuras en el mar. En este contexto, la OMI ha establecido un programa específico contra las basuras de los océanos para hacer frente a la basura plástica marina de los océanos procedente de los sectores del transporte marítimo y la pesca mediante el apoyo a la implantación de las prioridades nacionales, en colaboración con la FAO. Este programa consta de tres proyectos: el Proyecto de asociaciones GloLitter (GloLitter), que recientemente ha movilizado recursos adicionales para incluir el apoyo a las regiones de África y América Latina, el Proyecto regional sobre la basura (RegLitter), que presta apoyo a la región de Asia, y un nuevo proyecto titulado Reducción de plásticos en los océanos: Preservar y mejorar las medidas adoptadas en relación con las fuentes marinas (PRO-SEAS) (TC 75/4, párrafo 2.6).

112 La asignación del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026-2027 tiene en cuenta la asistencia técnica prestada en el marco de los proyectos temáticos a largo plazo conexos de la OMI, que incluye la elaboración de un nuevo curso de aprendizaje electrónico sobre el Anexo V del Convenio MARPOL.

113 A nivel mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Se mantendrán y actualizarán los cursos de aprendizaje electrónico existentes:** durante el bienio se llevarán a cabo las revisiones necesarias de los cursos de aprendizaje electrónico existentes sobre los Anexos II, III y V del Convenio MARPOL y las ZMES (programados en el bienio actual) para garantizar que todos los Estados Miembros dispongan de cursos adecuados y actualizados.

114 A nivel regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Se determinará cuáles son los obstáculos para la implantación efectiva del Convenio MARPOL:** se ayudará a los Estados Miembros a poner en práctica algunos aspectos de las medidas correctivas de sus IMSAS con miras a abordar las "causas fundamentales" relacionadas con la implantación del Convenio MARPOL (Anexos I a V), centrándose en los ámbitos de la gestión y la legislación.
- .2 **Incorporación de los Anexos I a V del Convenio MARPOL a la legislación nacional:** se apoyará a los Estados Miembros en la redacción de legislación para incorporar el Convenio MARPOL a la legislación nacional.
- .3 **Se elaborarán propuestas para la designación de Zonas Especiales y ZMES:** se ayudará a los Estados Miembros a determinar cuáles son las prescripciones necesarias para presentar propuestas al MEPC para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMPS), y a elaborarlas.

- .4 **Cursillos de formación sobre el Plan de acción para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques de 2025:** se apoyará la implantación del Plan de acción de 2025 para los países no incluidos en el Programa contra las basuras de los océanos asistiendo a los países en la elaboración de sus planes de acción nacionales.

Resultado 2: Asistir a los países en la implantación de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, en particular las medidas de reducción de los GEI a corto y medio plazo y la resolución MEPC.367(79) sobre los Planes de Acción Nacionales (PAN); y el Anexo VI del Convenio MARPOL y los instrumentos conexos, en particular el Código técnico sobre los NO_x, la implantación uniforme del límite mundial del contenido de azufre del fueloil de los buques (OMI 2020) y las zonas de control de las emisiones (ECA)

115 La prioridad temática MEPC 2 es un programa temático especial titulado "Tema 4: Apoyo a la acción climática y el aire limpio en el transporte marítimo" (párrafo 148).

Resultado 3: Fortalecer la capacidad nacional y regional y fomentar la cooperación regional para una implantación eficaz y coherente del Convenio BWM, teniendo en cuenta la revisión exhaustiva del Convenio en el marco de la fase de adquisición de experiencia, el Convenio AFS, recientemente enmendado, y las Directrices revisadas sobre las incrustaciones biológicas. Además, ayudar a los países a concienciar, crear capacidad y apoyar la implantación de las Directrices revisadas para reducir el ruido submarino radiado debido al transporte marítimo con el fin de abordar sus efectos adversos en la fauna marina (MEPC.1/Circ.906/Rev.1)

116 Este resultado tiene por objeto ayudar a los Estados Miembros a cumplir su obligación de prevenir la propagación de especies acuáticas invasivas y proteger los ecosistemas marinos. Hay una serie de instrumentos conexos respecto de los cuales los Estados Miembros pueden necesitar la asistencia técnica de la OMI, en particular, los siguientes:

- .1 el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM) y el código obligatorio conexo, es decir, el Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWMS);
- .2 el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS); y
- .3 las Directrices de 2023 para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas (Directrices sobre las incrustaciones biológicas de 2023).

117 El Convenio BWM, adoptado en 2004 y en vigor desde 2017, es un tratado mundial de importancia crucial que aborda la transferencia de especies acuáticas invasivas a través del agua de lastre de los buques, salvaguardando así la biodiversidad marina. Actualmente cuenta con 97 Estados contratantes, que representan el 93,73 % del arqueo mundial. Esta amplia participación subraya el compromiso mundial con la gestión del agua de lastre para prevenir la propagación de especies acuáticas invasivas. Las actividades recientes se han centrado en mejorar la implantación y el cumplimiento del Convenio, así como en prestar apoyo a la armonización de los procedimientos previstos en el Convenio BWM en el Mar Mediterráneo (2022), la región del Gran Caribe (2023) y el Pacífico (2025).

118 El Convenio AFS entró en vigor el 17 de septiembre de 2008 y cuenta actualmente con 99 Estados contratantes, que representan el 96,05 % del arqueo mundial. La creación de capacidad ofrecida en respuesta a las solicitudes de asistencia técnica se centró principalmente en la ratificación, la implantación y el cumplimiento del Convenio AFS.

119 Tras la adopción de las Directrices de 2023 para el control y la gestión de las incrustaciones biológicas de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas (Directrices sobre las incrustaciones biológicas de 2023) (resolución MEPC.378(80)) por el MEPC 80, se ha prestado un creciente apoyo a la elaboración de prescripciones obligatorias para la gestión de las incrustaciones biológicas, probablemente en forma de un nuevo convenio. En este contexto, se presentó al MEPC 83 una propuesta de resultado nuevo para elaborar dichas prescripciones obligatorias, la cual fue aprobada. El MEPC 83 también aprobó, en principio, el proyecto de mandato para este resultado, y encargó al Subcomité PPR que lo perfeccione.

120 Entre las iniciativas de creación de capacidad de la OMI en relación con la gestión de las incrustaciones biológicas se incluye el Proyecto TEST (Transferencia de tecnologías ambientalmente racionales) sobre las incrustaciones biológicas (2022-2026), que complementa y se basa en los logros de las asociaciones GloFouling, proporcionando formación práctica y proyectos piloto de demostración de tecnología para la gestión, prevención y control de las incrustaciones biológicas a nivel nacional y regional. Este enfoque da prioridad a los PEID y los PMA, incluidas las necesidades de las regiones de África, Asia, el Caribe y el Pacífico, en estrecha colaboración con los socios encargados de la ejecución del proyecto.

121 Con el fin de aumentar la capacidad de los Estados Miembros para implantar de en la práctica los instrumentos de la OMI relacionados con la gestión del agua de lastre y las incrustaciones biológicas, será obligatorio que los participantes superen los cursos de aprendizaje electrónico de la OMI pertinentes antes de recibir formación presencial.

122 A nivel mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Se mantendrán y actualizarán los cursos de aprendizaje electrónico existentes:** durante el bienio se llevarán a cabo las revisiones y actualizaciones necesarias de los cursos de aprendizaje electrónico existentes sobre la gestión del agua de lastre y las incrustaciones biológicas para garantizar que todos los Estados Miembros dispongan de cursos adecuados y actualizados. Esto garantizará que los participantes tengan un conocimiento básico de los temas, lo que permitirá a la OMI ampliar el contenido de la formación presencial, con la consiguiente mejora de los resultados del aprendizaje.

123 A nivel regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

1. **Se proporcionará asesoramiento técnico para armonizar los procedimientos del Convenio BWM:** elaboración ulterior del proyecto de procedimientos armonizados del Convenio BWM, con el fin de uniformar la implantación regional, compartir la experiencia adquirida, simplificar el cumplimiento y abordar problemas ambientales comunes.

2. **Cursillos de formación sobre la ratificación e implantación del Convenio BWM:** se apoyará a los Estados Miembros en el desarrollo de capacidades regionales y nacionales mediante la concienciación y la promoción de la ratificación, la implantación efectiva y el cumplimiento del Convenio BWM, teniendo en cuenta la fase de adquisición de experiencia, en particular las obligaciones de las Partes en virtud del Convenio; la aplicación, supervisión y cumplimiento por el Estado rector del puerto; la reducción del riesgo; y la creación de una red ampliada de expertos con formación en la gestión y el control del agua de lastre.
3. **Incorporación del Convenio BWM a la legislación nacional:** se apoyará a los Estados Miembros en la redacción de legislación para incorporar el Convenio BWM a la legislación nacional.
4. **Cursillos de creación de capacidad sobre el Convenio AFS:** con el fin de promover la ratificación, la implantación efectiva y el cumplimiento del Convenio AFS y su transposición a la legislación nacional.
5. **Cursillo de formación sobre las Directrices sobre las incrustaciones biológicas de 2023:** para mejorar la comprensión y concienciación de los Estados Miembros sobre las Directrices y así fortalecer el conocimiento de los enfoques eficaces para la gestión de las incrustaciones biológicas elaborados en el marco del Proyecto de asociaciones GloFouling.

124 En el marco de esta prioridad temática, también se aborda el ruido submarino radiado debido al transporte marítimo. En este sentido, el MEPC 80 aprobó las "Directrices revisadas para reducir el ruido submarino radiado debido al transporte marítimo con el fin de abordar sus efectos adversos en la fauna marina" (MEPC.1/Circ.906), (Directrices revisadas para reducir el ruido submarino radiado) que contienen un conjunto actualizado de recomendaciones no obligatorias para ayudar a reducir el impacto del ruido generado por los buques sobre los mamíferos marinos y los ecosistemas. En 2024, el MEPC 82 aprobó una actualización de las Directrices y se publicó una revisión como circular MEPC.1/Circ.906/Rev.1. Para hacer frente a los obstáculos que dificultan la adopción de las "Directrices revisadas para reducir el ruido submarino radiado debido al transporte marítimo con el fin de abordar sus efectos adversos en la fauna marina", el MEPC 82 también aprobó el "Plan de acción para reducir el ruido submarino debido al transporte marítimo comercial" (MEPC 82/17/Add.1, anexo 8) (Plan de acción para reducir el ruido marino), como un documento dinámico, que se examinará y revisará según sea necesario, en función de los avances logrados.

125 La OMI, en cooperación con el PNUD, creó el proyecto Asociación mundial para la mitigación del ruido submarino procedente del transporte marítimo (Asociación GloNois) con el objetivo de ayudar a los países y regiones en desarrollo a concienciar, crear capacidad y recopilar información para contribuir al diálogo político sobre la mitigación del ruido submarino procedente del transporte marítimo. Durante el bienio 2026-2027, el PICT de la OMI complementará estas labores de desarrollo de capacidades con intervenciones financiadas por el Fondo de cooperación técnica mediante la realización de actividades definidas en el Plan de acción para reducir el ruido marino y el desarrollo de herramientas de aprendizaje para fomentar la cooperación técnica y mejorar la aplicación de las Directrices revisadas sobre el ruido submarino radiado.

Resultado 4: Mejorar las capacidades de los países y fomentar la cooperación nacional y regional para la ratificación y la implantación y cumplimiento efectivos del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, en particular durante la fase de adquisición de experiencia

126 El reciclaje de buques es uno de los mejores ejemplos de la economía circular: aproximadamente el 96 % de un buque puede reciclarse totalmente; sin embargo, si no se lleva a cabo de forma ambientalmente racional, puede ser un sector muy contaminante y uno de los trabajos más peligrosos del mundo. Es necesario garantizar que los países, especialmente los países en desarrollo, dispongan de sistemas normativos y mecanismos de supervisión adecuados para evitar accidentes laborales y la descarga de desechos peligrosos en el medio ambiente.

127 El Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (Convenio de Hong Kong), que se adoptó en 2009 y entrará en vigor el 26 de junio de 2025, tiene por objeto garantizar que los buques, al final de su vida útil, se reciclen de forma que se salvaguarde la salud humana, la seguridad y el medio ambiente. Se prevé que, a su vez, esto dará lugar a que un número creciente de Estados Miembros soliciten asistencia técnica a la OMI sobre cómo adherirse al Convenio, implantarlo y hacerlo cumplir.

128 En la actualidad, la OMI cuenta con un proyecto conexo financiado por donantes que se denomina Reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques en Bangladesh (SENSREC). En un principio, este proyecto ayudó a Bangladesh a adherirse al Convenio en 2023 por medio de la creación de capacidad nacional para elaborar y aplicar una hoja de ruta de reforma jurídica, política e institucional que facilitase su adhesión al Convenio. Desde entonces se ha prorrogado por otros dos años, en Pakistán, a partir de 2025, y se calcula que se prolongará hasta 2026, también con el apoyo de fondos de donantes (véase el documento TC 75/4, párrafo 2.2).

129 Durante el próximo bienio, la OMI complementará estas labores previas de creación de capacidad con iniciativas financiadas por el Fondo de cooperación técnica, centrándose en otros países que reciclan buques y en los principales Estados de abanderamiento y rectores de puertos. En consonancia con el nuevo resultado acordado en el MEPC 83, toda necesidad de creación de capacidad que se determine durante la fase de adquisición de experiencia se tomará en consideración como parte de la planificación del PICT.

130 En las labores de creación de capacidad se utilizará el *Manual de instrucciones* sobre el Convenio de Hong Kong, que está previsto se ultime en 2025, cuyo objetivo es proporcionar información y orientaciones útiles y prácticas a los gobiernos y a las partes interesadas de los sectores del transporte marítimo internacional y del reciclaje de buques, en particular a los de los países en desarrollo, sobre las implicaciones técnicas, económicas y jurídicas de la ratificación, la implantación y el cumplimiento del Convenio. Además, el Manual de sensibilización en materia de género, elaborado en el marco del proyecto SENSREC en 2024, se utilizará como herramienta clave para demostrar cómo la inclusión de mujeres en las operaciones de reciclaje de buques mejora la dinámica de equipo, estimula la innovación y refleja positivamente los compromisos del sector con la igualdad y la sostenibilidad.

131 A nivel regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Cursillos de creación de capacidad sobre el Convenio de Hong Kong:** centrados en la elaboración de hojas de ruta para apoyar a los Estados Miembros en los procesos de ratificación, implantación efectiva y cumplimiento del Convenio de Hong Kong. Al mismo tiempo, la OMI

promoverá una mejor comprensión de las disposiciones del Convenio de Hong Kong por parte de los Estados Miembros, incluidas las cuestiones relacionadas con el establecimiento de nuevos astilleros de reciclaje y las prescripciones ambientales y de seguridad específicas. Durante la fase de adquisición de experiencia, también se hará hincapié en el intercambio de experiencias y buenas prácticas, así como en la determinación de las deficiencias y la elaboración de recomendaciones.

- .2 **Formación para funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto/Estado de abanderamiento:** se elaborará material de formación y documentos de orientación para mejorar la capacidad de las Partes para implantar y hacer cumplir el Convenio, con especial énfasis en la formación de funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto/Estado de abanderamiento sobre las inspecciones relacionadas con el Convenio de Hong Kong.

Resultado 5: Asistir a los países en la implantación del Convenio de cooperación y el Protocolo de cooperación-SNP y mejorar la cooperación regional en el ámbito de la preparación, lucha y coordinación en cuanto a la contaminación del mar, así como tratar aspectos de la implantación de los regímenes internacionales pertinentes sobre responsabilidad e indemnización por los derrames en el mar de hidrocarburos y por la contaminación causada por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP)

132 El Convenio de cooperación y el Protocolo de cooperación-SNP, en particular los artículos 12 (Código de cooperación) y 10 (Protocolo de cooperación-SNP), designan a la OMI para desempeñar una serie de funciones en materia de preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y SNP. Entre ellas figuran los servicios de información: para recibir, cotejar y distribuir información sobre sucesos de contaminación por hidrocarburos y SNP; de educación y formación: para fomentar la formación y la celebración de simposios internacionales; los servicios técnicos: para facilitar la cooperación y apoyar la investigación y desarrollo (I+D), y proporcionar asesoramiento técnico sobre la creación de capacidad a nivel nacional; y la asistencia técnica: para facilitar la prestación de asistencia técnica y asesoramiento a petición de los Estados que tengan que hacer frente a sucesos importantes de contaminación por hidrocarburos. En lo esencial, con el objetivo de seguir reduciendo los sucesos de contaminación por hidrocarburos.

133 Además de la respuesta a las solicitudes de asistencia de los Estados Miembros, la OMI puede prestar una serie de servicios en caso de sucesos graves de contaminación, como proporcionar asesoramiento técnico a distancia, facilitar el acceso a expertos en temas técnicos (salvamento, indemnización) o en forma bilateral con otros Estados Partes, u ocasionalmente desplegar expertos especializados *in situ* para apoyar a los países que se enfrentan a sucesos de contaminación de gran magnitud. A pesar de los esfuerzos de la OMI por prevenir el riesgo de la contaminación ocasionada por los buques, es inevitable que se produzcan derrames. El riesgo de grandes derrames de hidrocarburos sigue siendo una amenaza importante para los frágiles ecosistemas y costas de los Estados ribereños de todo el mundo, producto de la contaminación accidental por hidrocarburos procedentes de los buques, la exploración/producción de hidrocarburos y el transporte y la manipulación a granel de petróleo crudo y productos afines. Los sucesos que provocan contaminación por hidrocarburos pueden causar graves daños y trastornos ecológicos y socioeconómicos. El tiempo y la experiencia han demostrado que el éxito a la hora de hacer frente a un derrame de gran magnitud radica en garantizar un buen nivel de preparación para una respuesta oportuna, eficaz y coordinada que limite las consecuencias adversas de los sucesos de contaminación por hidrocarburos y SNP.

134 Sobre esta base, el PICT de la OMI presta asistencia al 64 % de los Estados Miembros de la OMI que son Partes/Gobiernos Contratantes de los dos instrumentos internacionales que proporcionan el marco para facilitar la cooperación internacional y la asistencia mutua en la preparación y lucha contra sucesos graves de contaminación por hidrocarburos, el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de cooperación 1990) y el Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, de 2000 (Protocolo de cooperación-SNP), que amplía este marco normativo para hacer frente a los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, es decir, productos químicos.

135 Las labores de creación de capacidad se centran específicamente en ayudar a los Estados Miembros a reforzar su capacidad nacional de respuesta por medio de la implantación de las prescripciones de estos instrumentos, que incluyen la creación de un sistema nacional de respuesta a sucesos de contaminación por hidrocarburos y SNP, incluida una autoridad nacional designada, un punto de contacto nacional operativo y un plan nacional de contingencias. Esto debe estar respaldado por un nivel mínimo de equipos de respuesta, planes de comunicación, formación periódica y ejercicios. Además de la prescripción de implantar un sistema nacional de respuesta, los dos instrumentos también promueven la cooperación entre las Partes/Gobiernos Contratantes mediante la celebración de acuerdos bilaterales y multilaterales para aumentar la capacidad de respuesta a nivel nacional, cuando sea necesario. También incluyen una serie de prescripciones relativas a la información que deben facilitar los Estados Miembros a la OMI.

136 Aunque tanto los PEID como los PMA comparten vulnerabilidades frente a los derrames de hidrocarburos que afectan el medio ambiente, tienen diferentes características que influyen en su grado de vulnerabilidad. Los PMA, debido a su limitada capacidad económica y de infraestructuras, carecen a menudo de los recursos necesarios para responder eficazmente a los derrames. Los PEID, por su parte, son especialmente vulnerables debido a su dependencia de los recursos y ecosistemas costeros, que son más proclives a sufrir daños por derrames de hidrocarburos. Como tal, prestando especial atención a las necesidades de los PEID y los PMA, la OMI centrará sus esfuerzos durante el bienio 2026-2027 en proporcionar acceso a la formación y apoyo para establecer estructuras y legislación esenciales en materia de preparación y respuesta, incluido el apoyo técnico para la elaboración y la implantación de planes nacionales para contingencias de derrames de hidrocarburos; la formación sobre el uso de dispersantes, técnicas de respuesta a derrames y normas reglamentarias, y cursillos regionales para fomentar la cooperación y suficiencia en la lucha contra la contaminación del mar.

137 Como condición previa para formar parte de las actividades del PICT relacionadas con el Convenio de cooperación, será obligatorio que los participantes superen el curso de aprendizaje electrónico respectivo. De este modo, los participantes tendrán conocimientos básicos sobre la preparación ante derrames de hidrocarburos y los regímenes de responsabilidad, lo que permitirá a la OMI ampliar el contenido de la formación y así mejorar los resultados del aprendizaje.

138 A nivel mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Se facilitará apoyo financiero para participar en conferencias internacionales sobre derrames de hidrocarburos:** para mejorar el conocimiento y la concienciación sobre los avances internacionales y la creación de capacidad en relación con la preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, y así mejorar las capacidades técnicas.

- .2 **Foro de investigación y desarrollo sobre avances en materia de contaminación:** un foro mundial de I+D sobre los avances técnicos en materia de lucha contra la contaminación que incluya los combustibles convencionales y alternativos y refuerce las capacidades regionales, a fin de mejorar la capacidad y promover la transferencia de conocimientos mediante el intercambio de las buenas prácticas y la experiencia adquirida en materia de preparación, lucha y cooperación contra la contaminación.
- .3 **Se mantendrán y actualizarán los cursos de aprendizaje electrónico existentes:** durante el bienio se llevarán a cabo las revisiones y actualizaciones necesarias de los cursos de aprendizaje electrónico sobre el Convenio de cooperación para garantizar que todos los Estados Miembros dispongan de cursos adecuados y actualizados.

139 A nivel regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Formación, cursillos educativos y ejercicios para promover la ratificación e implantación de los instrumentos pertinentes de la OMI:** a través del proyecto Iniciativa mundial (GI), que es un exitoso proyecto de cooperación entre la OMI y la IPIECA, la asociación mundial del sector del petróleo y el gas dedicada a promover el desempeño ambiental y social, para ayudar a los países de África occidental y central (GI WACAF), Asia sudoriental (GI SEA), y el Mar Negro, Mar Caspio y Eurasia central (OSPRI) a crear estructuras nacionales y mejorar su capacidad de preparación y lucha contra los derrames de hidrocarburos. Este apoyo incluye promover la ratificación y aumentar la implantación efectiva del Convenio de cooperación, el Protocolo de cooperación-SNP, el Convenio de responsabilidad civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992, el Convenio sobre el combustible de los buques y el Convenio SNP.
- .2 **Se apoyará la mejora y el desarrollo de sistemas nacionales de respuesta y la actualización de los planes nacionales para contingencias de derrames de hidrocarburos:** se elaborarán, revisarán y actualizarán los planes regionales, subregionales y nacionales para contingencias de derrames de hidrocarburos (NOSCP) y se impartirá formación sobre el uso de dispersantes químicos, para mejorar la capacidad de responder de manera eficaz y sostenible a un suceso de derrame de hidrocarburos. Este apoyo incluye determinar cuál es el camino a seguir para lograr la implantación efectiva, elaborar directrices, guías prácticas y listas de comprobación que ayuden a actualizar los planes nacionales y reforzar la cooperación entre el Gobierno y el sector dentro de cada país y entre países vecinos.
- .3 **Se apoyará la creación de estructuras nacionales de coordinación:** facilitando la colaboración con los principales organismos gubernamentales nacionales y partes interesadas implicadas en la lucha contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos, con el fin de aclarar las funciones, responsabilidades y prescripciones para establecer una estructura de mando adecuada y escalable que permita gestionar de manera eficaz una respuesta a un derrame de hidrocarburos.

- .4 **Formación sobre el uso de la herramienta para la evaluación de la preparación ante derrames de hidrocarburos (RETOS):** para que los Estados Miembros puedan llevar a cabo eficazmente su propia evaluación y determinar cuáles son las lagunas que deberán abordarse, con miras a mejorar la preparación nacional contra los derrames de hidrocarburos, incluida la organización de un curso de aprendizaje electrónico al propio ritmo sobre la RETOS para evaluar la preparación para hacer frente a sucesos de derrame de hidrocarburos.
- .5 **Cursillos de formación sobre gestión de incidentes:** los Estados Miembros recibirán formación en la aplicación de técnicas de planificación de contingencias y respuesta, centrándose en las herramientas, prácticas y procedimientos que pueden ayudar a gestionar eficazmente una escalada del suceso.
- .6 **Servicios de asesoramiento técnico inmediato para emergencias:** los Estados Miembros también podrán solicitar asistencia técnica para responder a las solicitudes urgentes de los gobiernos a raíz de sucesos contaminantes del mar y de seguridad marítima, especialmente para contribuir a las investigaciones de los siniestros marítimos, y a la labor de preparación y lucha ante un posible derrame de hidrocarburos. Este apoyo estaba incluido anteriormente en el programa mundial de Servicios de asesoramiento técnico.

Resultado 6: Asistir a los países en la creación de capacidad para ratificar e implantar el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, (Protocolo de Londres), y apoyar a los países en la implantación de medidas para la conservación y la gobernanza sostenible de los océanos

140 El Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, de 1972 (Convenio de Londres) fue uno de los primeros convenios mundiales en proteger el medio marino de las actividades humanas y está en vigor desde 1975. En 1996, se acordó el Protocolo de Londres para modernizar aún más el Convenio y, finalmente, sustituirle. El Protocolo entró en vigor el 24 de marzo de 2006 y actualmente hay 54 Partes en el Protocolo y un total de 101 Partes en los dos tratados. Sus objetivos son el fomento de un control eficaz de todas las fuentes de contaminación del medio marino y la adopción de todas las medidas posibles para prevenir la contaminación del mar ocasionada por el vertimiento de desechos y otras materias.

141 La OMI es la Secretaría especializada del Convenio de Londres (LC) y el Protocolo de Londres (LP) y, como tal, tiene la responsabilidad de facilitar la cooperación y asistencia técnicas (artículo 13 del LP) Para lograrlo, la OMI se centra en tres ámbitos clave de cooperación técnica que sustentan la implantación de medidas para la conservación y gobernanza sostenible de los océanos. La financiación principal se realiza a través del Fondo de cooperación técnica, complementado con contribuciones limitadas del Fondo fiduciario de cooperación técnica del Convenio y el Protocolo de Londres, financiado por donantes y administrado por la Secretaría del LC/LP.

142 A nivel mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Se mantendrán y actualizarán los cursos de aprendizaje electrónico existentes:** se realizarán las actualizaciones necesarias durante el bienio para garantizar que todos los Estados miembros dispongan de cursos

adecuados y actualizados. Esto también permitirá a los participantes que asistan a la formación presencial sobre el LP tener un conocimiento básico sobre el Protocolo y su implantación, lo que permitirá a la OMI ampliar el contenido de la formación presencial, con la consiguiente mejora de los resultados del aprendizaje.

143 A nivel regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Cursillos de creación capacidad:** para promover la adhesión al LP, es decir, aumentar el número de Partes en el LP como se establece en la meta del principio estratégico 1 del Plan Estratégico del LP/LC de 2016; y reforzar las capacidades nacionales y regionales de prevención y gestión de la contaminación del mar, con objeto de cumplir lo prescrito en el Protocolo mediante su implantación efectiva.
- .2 **Se facilitarán oportunidades de cooperación estratégica con organizaciones y organismos:** para garantizar un enfoque coordinado de la cooperación y asistencia técnicas, mejorando así la conservación y gobernanza sostenible de los océanos.
- .3 **Se apoyará la implantación de medidas de gobernanza de los océanos:** para concienciar sobre la función de la OMI en la gobernanza de los océanos y promover la implantación de medidas pertinentes para la conservación y gobernanza sostenible de los océanos.

144 Otros objetivos son promover la gestión de la contaminación del mar en un sentido más amplio y, de manera más concreta, promover alternativas al vertimiento, entre ellas mecanismos alternativos de eliminación, el reciclaje y la aplicación de tecnologías de producción más limpias.

145 Durante el bienio 2026-2027, las labores de creación de capacidad se verán reforzadas de manera significativa por el proyecto *Capacity-Building for Sustainable Seas - Supporting the Implementation of the London Protocol through Education and Collaborative Research* (Creación de capacidad para mares sostenibles - Apoyando la implantación del Protocolo de Londres a través de la educación y la investigación colaborativa) (SMART-C LC/LP) (2025-2029).

146 El trabajo incluirá actividades de cooperación técnica destinadas a apoyar la implantación de la estrategia a largo plazo del LC/LP para la cooperación y la asistencia técnicas y el Plan Estratégico 2016, y se basará en la labor de los órganos auxiliares y grupos entre períodos de sesiones constituidos en el marco de los tratados, por ejemplo, el Proyecto sobre los obstáculos para el cumplimiento (Proyecto B2C) y el Grupo coordinador del Proyecto B2C, los Grupos Científicos del LC/LP y el Grupo encargado del cumplimiento del Protocolo de Londres.

147 Como condición previa a las actividades del PICT relacionadas con el LP, será obligatorio que los participantes superen el curso de aprendizaje electrónico de la OMI: curso de aprendizaje electrónico sobre el Protocolo de Londres y su implantación, cuyo lanzamiento está previsto para finales de 2025. Esto garantizará que los participantes tengan un conocimiento básico del tema, lo que permitirá a la OMI ampliar el contenido de la formación, con la consiguiente mejora de los resultados del aprendizaje.

TEMA 4: APOYO A LA ACCIÓN CLIMÁTICA Y EL AIRE LIMPIO EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Enfoque general

148 La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques refleja un consenso mundial sobre una cuestión clave que afecta tanto a los países en desarrollo como a los desarrollados. Dar prioridad a la asistencia técnica que se centra en el desarrollo de los recursos humanos y de la capacidad institucional para ayudar a los países en desarrollo a reforzar su capacidad para cumplir las reglas y normas internacionales, y mejorar la eficiencia energética de los buques, puede contribuir de manera significativa a limitar las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.

149 Los países en desarrollo representan la mayor parte del arqueo de la flota mundial, y cuentan con algunos de los astilleros más grandes y puertos más activos. Aunque se han logrado avances significativos a nivel internacional, aún queda trabajo por hacer en lo que respecta a la base de conocimientos, los marcos jurídicos, políticos y normativos, y la capacidad técnica e institucional necesaria para dar cumplimiento a cualquier régimen internacional que reglamente las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo. Si no se abordan, la falta de capacidad institucional, las disposiciones legales, las acciones coordinadas de las partes interesadas y las soluciones tecnológicas seguirán siendo obstáculos importantes para la implantación efectiva de las normas sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética aplicables al transporte marítimo en las regiones en desarrollo.

150 En julio de 2023, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), en su 80º periodo de sesiones (MEPC 80), adoptó por unanimidad la resolución MEPC.377(80) relativa a la "Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI), en la que se establece una visión que confirma el compromiso de la OMI de reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional y eliminarlas gradualmente lo antes posible, al tiempo que promueve, en el contexto de la misma, una transición justa y equitativa. La Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI proporciona el marco estratégico de la Organización en términos de ambición y acción climáticas. Además del compromiso de reducir las emisiones de GEI, la Estrategia también esboza los obstáculos y medidas de apoyo, la creación de capacidad y cooperación técnica, así como las actividades de investigación y desarrollo destinadas a apoyar a los Estados Miembros en su implantación, prestando especial atención a las necesidades de los países en desarrollo, en particular los PEID y los PMA.

151 Mientras que la Estrategia 2023 proporciona la orientación política general de la Organización en materia de acción climática, el anexo VI del Convenio MARPOL ofrece el marco jurídicamente vinculante que contiene las prescripciones obligatorias sobre la reducción de la contaminación atmosférica, la eficiencia energética y las emisiones de GEI. El MEPC aprueba periódicamente nuevas enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL. Así pues, sigue siendo igualmente importante continuar apoyando a los Estados Miembros que han ratificado el Convenio MARPOL en la implantación de las modificaciones recientes y futuras de su Anexo VI.

152 El Anexo VI del Convenio MARPOL contiene una regla específica sobre el "Fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques", por la cual se exige a las Administraciones que, en colaboración con la Organización y otros órganos internacionales, fomenten y faciliten apoyo, directamente o por conducto de la Organización, especialmente a los Estados en desarrollo que soliciten asistencia técnica, proporcionando así una base reglamentaria para dicho apoyo.

153 En otros instrumentos voluntarios de la OMI, como la resolución MEPC.327(75), se invita a los Estados Miembros a elaborar y actualizar Planes de Acción Nacionales (PAN) voluntarios con miras a contribuir a reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional mediante medidas de apoyo a nivel nacional, de manera de hacer participar activamente también a los sectores portuario y energético en la transición energética del transporte marítimo.

154 En consonancia con lo anterior, la OMI presta apoyo a los Estados Miembros, especialmente a los Estados en desarrollo, en la implantación de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI y del Anexo VI del Convenio MARPOL. Esto se refleja en las prioridades temáticas relacionadas con el medio marino para el PICT de la Organización para el bienio 2026-2027, que fueron aprobadas por el MEPC 83 (MEPC 83/17, párrafo 16.3; y MEPC 83/17/Add.1, anexo 21), concretamente:

MEPC 2: Asistir a los países en la implantación de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, en particular las medidas de reducción de los GEI a corto y medio plazo y la resolución MEPC.367(79) sobre los Planes de Acción Nacionales (PAN); y el Anexo VI del Convenio MARPOL y los instrumentos conexos, en particular el Código técnico sobre los NO_x, la implantación uniforme del límite mundial del contenido de azufre del fueloil de los buques (OMI 2020) y las zonas de control de las emisiones (ECA).

155 Las labores de capacitación llevadas a cabo en el marco de este programa temático tienen como objetivo apoyar a los Estados a los efectos de la ratificación del Anexo VI del Convenio MARPOL y la implantación de las enmiendas más recientes a dicho anexo, especialmente a través de su transposición a la legislación nacional, ayudando a las administraciones con las diferentes responsabilidades que les corresponden como Estados de abanderamiento y rectores de puertos, como es la referida al cumplimiento de los límites de azufre, el uso de sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE), la notificación del consumo de combustible, así como otras prescripciones relativas a la eficiencia energética y reducción de los GEI establecidas en el Anexo VI del Convenio MARPOL. Cuando proceda, se tendrá en cuenta el seguimiento de las conclusiones de las auditorías del IMSAS con respecto a la mejora de la implantación del Anexo VI del Convenio MARPOL a nivel nacional.

156 Además, las actividades se centrarán en seguir apoyando la implantación de la Estrategia de 2023 sobre los GEI, en particular mejorando las oportunidades de adoptar tecnologías energéticamente eficientes en puertos y buques, electrificando los transbordadores y los buques de corta distancia, preparando a los países para la transición a largo plazo mediante la elaboración de PAN, y facilitando el acceso a oportunidades de financiación.

157 De acuerdo con la Estrategia de 2023, las actividades se centrarán en garantizar un entorno de trabajo seguro para la gente de mar en la manipulación de combustibles alternativos, así como en la gestión y el uso eficaces de tecnologías futuras a bordo de los buques. La OMI ha determinado la necesidad de impartir formación específica y, al mismo tiempo, está examinando y revisando exhaustivamente su tratado clave para la formación de la gente de mar, esto es, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW) de 1978. A este respecto, se intensificarán las labores de colaboración con las partes interesadas en la aplicación de las disposiciones relativas a la formación para garantizar que se atiendan las competencias necesarias que se exigen a la gente de mar en los buques que utilizan combustibles alternativos y nuevas tecnologías, incluidos los programas continuos de formación de instructores en todas las regiones, teniendo en cuenta los resultados del "Marco de formación de referencia para la gente de mar en relación con la descarbonización", que ha elaborado un marco de formación

para ayudar a los Estados Miembros y a las instituciones de educación y formación marítimas (MET) a preparar a la gente de mar de cara a las emisiones nulas o casi nulas procedentes de los buques, para la descarbonización del sector del transporte marítimo mundial.

158 Para garantizar una transición justa y equitativa para todos los países en la implantación de las medidas de la OMI y la transición energética del transporte marítimo, es necesario estudiar cómo se pueden contemplar mejor los intereses y esfuerzos de cada región y determinar qué tipo de cooperación y apoyo requiere esa labor. Todas las actividades y cursillos se basarán en los debates mantenidos durante el cuarto Foro de la Innovación de la OMI, celebrado en octubre de 2024, en el que se abordó la financiación de proyectos marítimos, la cooperación entre organismos de las Naciones Unidas y el fortalecimiento de la cooperación con las iniciativas y proyectos de cooperación técnica de la OMI. Además, las actividades y cursillos abordarán y garantizarán las sinergias con las oficinas regionales y los proyectos pertinentes de la OMI.

159 Como tal, la asignación del Fondo de cooperación técnica para este programa temático se planificará en cohesión con la cartera existente de proyectos de la OMI relacionados con los GEI (TC 75/3(a), párrafos 86 a 96) y otras labores de creación de capacidad relacionadas con los GEI, que incluyen:

- .1 **GreenVoyage2050:** elaboración de marcos jurídicos y políticos, elaboración de Planes de Acción Nacionales (actualmente en Bangladesh, Belice, Egipto, Ghana, Islas Cook, Islas Salomón, Kenia, México y Nigeria) para el transporte marítimo ecológico, estudios de viabilidad de proyectos piloto (actualmente sobre el establecimiento de un corredor de suministro de combustible ecológico entre India y Singapur; modificación de un transbordador interinsular para pasar de la propulsión convencional a la híbrida en Indonesia; optimización de las operaciones portuarias, que incluye remolcadores y embarcaciones de prácticos en Malasia; electrificación de los servicios de transbordadores y terminales en Turquía; opciones de corredores de transporte marítimo ecológico en Vietnam; implantación de la plataforma "Justo a tiempo" (JIT) en Ghana, con el apoyo de la Alianza mundial del sector en apoyo de la navegación con bajas emisiones de carbono (GIA de bajas emisiones), y realización de futuras demostraciones tecnológicas con la instauración de un mecanismo financiero para ayudar a los países en desarrollo a acceder a financiación para la adopción de tecnologías en el marco del Programa, y fomento de la coalición del sector a través de la GIA de bajas emisiones.
- .2 **Red mundial de Centros de cooperación de tecnología marítima (GMN):** sobre la base de la Fase I de la GMN, la Fase II de la GMN pretende ampliar la labor de los Centros de cooperación de tecnología marítima (MTCC) regionales situados en África, el Caribe, América Latina y el Pacífico. A nivel regional, el proyecto cuenta con el apoyo de los MTCC, que crean capacidad sobre necesidades técnicas y de implantación específicas. El objetivo principal de esta fase es apoyar la adopción de medidas y tecnologías de eficiencia energética a través de proyectos piloto de demostración tecnológica (actualmente está prevista la instalación de una turbina eólica para operaciones portuarias en Saint Kitts y Nevis; soluciones de limpieza de cascos para buques blanco en Trinidad y Tobago; un sistema de hidrógeno a partir de residuos para operaciones portuarias en Mauricio; un intercambio de datos sobre escalas portuarias en Namibia) y lograr reducciones cuantificables de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), tanto en lo que atañe a los buques como a los puertos. El proyecto

también pretende establecer alianzas regionales del sector que forjen vínculos con la GIA de bajas emisiones.

- .3 **SMART-GEI:** desarrolla la capacidad global de los PEID y los PMA (hasta la fecha participan 38 Estados Miembros) en la descarbonización marítima a través de ciclos de formación anuales basados en las necesidades, planes de desarrollo individual, plataformas de compromiso profesional, oportunidades académicas y colaboración internacional, incluida la impartición de formación práctica a los alumnos.
- .4 **SMART-C GEI:** facilita la creación de capacidad en Vietnam y Filipinas para la elaboración de un PAN y reforzar sus sistemas de recopilación y análisis de datos de referencia sobre emisiones, apoyándoles en sus esfuerzos para implantar la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI de manera específica en cada país.
- .5 **Fondo fiduciario voluntario de donantes múltiples (VMDTF):** proporciona ayuda financiera a los países en desarrollo, especialmente a los PEID y los PMA que son Estados miembros de la OMI, para asistir a reuniones en la sede de la OMI relacionadas con los GEI.
- .6 **Proyecto sobre combustibles y tecnologías del futuro:** apoya la adopción de decisiones reglamentarias en el MEPC y sus órganos subsidiarios, especialmente en cuestiones importantes relacionadas con los GEI, proporcionando análisis técnicos e información actualizada. En el marco del proyecto, el portal en línea de la OMI sobre los combustibles del futuro también proporciona un acceso fácil a datos actualizados sobre la descarbonización del transporte marítimo, la disponibilidad de combustibles, el uso de tecnologías y el precio de los combustibles.

160 Si bien la OMI apoya la aplicación de la implementación general de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, su Estrategia sobre los ODS (C 122/3(a)/1) destaca los ámbitos clave en los que la labor de la Organización tiene mayor repercusión, especialmente la promoción de la acción climática y la reducción de las emisiones de GEI en el transporte marítimo. Entre ellos se incluyen: ODS 14 (vida submarina), ODS 13 (cambio climático), ODS 9 (industria, innovación e infraestructuras) y ODS 5 (igualdad de género), junto con el preponderante ODS 17 (alianzas y movilización de recursos). A través de este programa temático para 2026-2027, la OMI seguirá apoyando a los Estados Miembros en el avance de la Agenda 2030 y sus ODS conexos.

Enfoque de la OMI en 2026-2027

161 El objetivo general es que la OMI incremente su labor de formación y creación de capacidad a través de su PICT y la amplia cartera de proyectos y alianzas dedicados a la acción climática y el aire limpio, con miras a apoyar a los Estados Miembros en la implantación de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI y el Anexo VI del Convenio MARPOL, para promover la eficiencia energética de los buques, apoyar la transición energética del transporte marítimo y promover una mejor comprensión del sistema de recopilación de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques.

162 A nivel mundial, regional y nacional, la OMI prestará asistencia a los Estados Miembros mediante las siguientes actividades de formación, cursillos, foros y mesas redondas:

- .1 **Cursillos regionales y nacionales sobre la ratificación y la implantación efectiva del Anexo VI del Convenio MARPOL:** diseñados para fortalecer la capacidad de los Estados Miembros para implantar efectivamente el Anexo VI del Convenio MARPOL y apoyar la labor para la ratificación final del Anexo VI del Convenio MARPOL. Los cursillos incluyen aspectos relacionados con enfoques y estrategias para el cumplimiento de la reglamentación; técnicas de reducción de las emisiones; herramientas de supervisión y control de las emisiones procedentes de los buques y procedimientos de inspección y certificación; estudios de casos sobre la implantación exitosa del Anexo VI en otros países; y ejercicios prácticos y simulaciones de inspecciones a bordo de un buque, incluidas demostraciones de tecnologías de reducción de emisiones/uso de combustibles alternativos.
- .2 **Cursillos regionales y nacionales sobre la implantación de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI:** para ofrecer una plataforma de debates interactivos que permita determinar cuáles son las necesidades específicas de la transición, y mejorar la concienciación y los conocimientos acerca de las medidas de reducción de los GEI en relación con la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI y garantizar que los Estados miembros de la OMI estén familiarizados con las deliberaciones en curso sobre la implantación de la Estrategia, incluidos los desafíos y las oportunidades en torno a la descarbonización del sector del transporte marítimo, en particular, para los PEID y los PMA.
- .3 **Cursillos regionales y nacionales sobre la elaboración Planes de Acción Nacionales:** con miras a mejorar el nivel de concienciación y los conocimientos acerca de la motivación, ventajas y procedimientos de la elaboración de los PNA y mejorar las aptitudes para elaborar planes que aborden las emisiones de GEI procedentes de los buques, en particular, cómo determinar la necesidad de inversión y elaborar propuestas de proyectos financiables, y aumentar las sinergias con los sectores portuario y energético a fin de fomentar la disponibilidad, la asequibilidad y la adopción de futuros combustibles marinos.
- .4 **Formación, cursillos y estudios sobre combustibles alternativos y tecnologías ecológicas:** para dotar a los profesionales del sector marítimo de los conocimientos necesarios para formar a otros sobre los combustibles clave para la descarbonización del transporte marítimo y mejorar la noción de los avances y oportunidades actuales para adoptar combustibles alternativos, energías renovables y tecnologías ecológicas en el sector del transporte marítimo, concretamente a través del apoyo a los puertos ecológicos e inteligentes, y compartiendo experiencias por lo que respecta a la prueba y utilización de nuevas tecnologías sostenibles.
- .5 **Participación en las reuniones del sistema de las Naciones Unidas:** se aumentará la participación de la OMI en las reuniones y actividades pertinentes del sistema de las Naciones Unidas para la implantación de los ODS de las Naciones Unidas, en especial, los ODS 13 (Acción climática) y 14 (Vida submarina) para fortalecer la armonía entre las labores de la OMI en el marco de la creación de capacidad relacionada con los GEI y las agendas más amplias de las Naciones Unidas sobre el clima y los océanos, asegurando que los esfuerzos para la descarbonización marítima sean plenamente reconocidos como parte de la acción climática mundial. La

participación activa también mejora la colaboración con otros organismos de la ONU, facilita el intercambio de conocimientos y abre vías para iniciativas conjuntas, oportunidades de financiación y soluciones integradas. Además, contribuye a potenciar la función del sector marítimo en la consecución de los ODS, aumenta la visibilidad de las contribuciones de la OMI y refuerza la necesidad de una transición justa y equitativa en el marco de la sostenibilidad mundial.

- .6 **Se promoverán los beneficios y las repercusiones de las iniciativas de creación de capacidad en relación con la protección del medio marino:** con el fin de aumentar el alcance y la visibilidad que tienen las actividades de la OMI relacionadas con la protección del medio marino para los Estados Miembros. En particular, la concienciación y el aumento de la visibilidad sobre la importancia de la incorporación de la perspectiva de género, el liderazgo y la participación de los jóvenes en la adopción de decisiones sobre el clima y la forma de garantizar que esto se lleve a cabo de manera significativa, interseccional e inclusiva.
- .7 **Se realizarán investigaciones sobre los efectos del cambio climático en función del género:** en ámbitos de bajos ingresos, para comprender mejor la manera en que los desafíos relacionados con el clima afectan especialmente a las mujeres y a los grupos marginados del sector marítimo, especialmente en las comunidades en desarrollo y costeras. Esta perspectiva es esencial para concebir políticas inclusivas y equitativas e iniciativas de creación de capacidad que no agudicen involuntariamente las desigualdades existentes.

TEMA 5: MAYOR EFICACIA Y ARMONIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA FACILITAR EL TRÁFICO Y EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Enfoque general

163 El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio de facilitación) es un instrumento fundamental de la OMI para normalizar y armonizar el movimiento transfronterizo de buques, carga, miembros de la tripulación y pasajeros. Los controles y procedimientos, ya sean locales, nacionales o internacionales, reglamentarios o comerciales, exigen el suministro de información a una serie de organismos y entidades diferentes, y requieren la adopción de medidas por parte de los buques, las tripulaciones y los puertos. Para que el transporte marítimo internacional prospere, es fundamental adoptar un planteamiento unificado y global de la Facilitación.

164 El Convenio de facilitación está en vigor desde 1967 y continuamente es objeto de enmiendas y actualizaciones. Desde abril de 2019, de acuerdo con las enmiendas adoptadas en la resolución FAL.12(40), el Convenio de facilitación exige el intercambio electrónico de las declaraciones indicadas en el Convenio entre buques y puertos, y a partir de enero de 2024, con las enmiendas adoptadas en la resolución FAL.14(46), la ventanilla única marítima es obligatoria en todos los puertos. Por lo tanto, para cumplir las obligaciones de notificación del Convenio de facilitación en los puertos de todo el mundo ya no se utilizan documentos en papel.

165 La implantación de sistemas de intercambio electrónico de datos y de ventanillas únicas marítimas desempeña un papel crucial en la racionalización de los procesos, la reducción de las cargas administrativas y la mejora de la eficiencia operativa de los puertos. A pesar de los avances logrados en el marco del Convenio de facilitación, persisten los problemas para la adopción generalizada y la utilización efectiva de estas herramientas, como

lagunas en la comprensión de los procesos y falta de capacidad técnica. El objetivo es potenciar la facilitación del comercio y promover la digitalización de las operaciones portuarias para impulsar la gobernanza marítima y la eficiencia operativa.

166 El Comité de facilitación ha acordado cuatro prioridades temáticas para la cooperación técnica (FAL 49/22/Add.1, anexo 9) con el fin de abordar las principales cuestiones y objetivos que emanan del Comité, incluidas las cuestiones relacionadas con el Convenio de facilitación; la ventanilla única marítima; la presencia de polizones a bordo y el desembarco de migrantes y refugiados rescatados en el mar; y el comercio ilícito de flora y fauna silvestres.

167 Cada prioridad temática se refleja a continuación como un resultado individual en el que se detalla cómo se abordarán los resultados a través del enfoque de creación de capacidad de la OMI durante el próximo bienio (2026-2027). Se hará hincapié en examinar y aprovechar los resultados de las actividades de facilitación llevadas a cabo en todas las regiones en los últimos 10 años. Entre estas actividades figuran principalmente seminarios nacionales y evaluaciones de necesidades nacionales sobre la implantación de medidas para facilitar el tráfico marítimo internacional, así como proyectos regionales de varias etapas en curso en América Latina y el Caribe sobre la puesta en marcha de las ventanillas únicas marítimas, que continuarán en el próximo bienio.

Enfoque de la OMI en 2026-2027

Resultado 1: Mejorar la facilitación del tráfico marítimo internacional en el contexto de la facilitación del comercio mediante la creación de capacidad para promover una mayor aceptación, comprensión e implantación efectiva del Convenio de facilitación, asimismo en el contexto de una crisis de pandemia, teniendo en cuenta las enseñanzas extraídas de la pandemia de COVID-19 y en consonancia con las disposiciones de la sección 6 del Convenio de facilitación, referida a la sanidad pública y a las cuarentenas

168 Si bien son 130 los países que han adoptado el Convenio de facilitación, todavía se precisa hacer más para promover la ratificación del Convenio entre los 48 Estados Miembros que no son aún Partes en el Convenio de facilitación fomentando la toma de conciencia y el entendimiento de las posibles ventajas institucionales y económicas, así como de las ventajas que se derivan de la aceptación e implantación del Convenio de facilitación, incluido el uso del intercambio electrónico de datos y la mejora de un intercambio eficiente de información entre el sector comercial y el Gobierno;

169 Para los Estados Miembros que ya ratificaron el Convenio de facilitación la atención se centra en promover la implantación eficiente del Convenio de facilitación, incluidas las responsabilidades y las normas de calidad, el intercambio electrónico de información y la puesta en marcha del concepto de ventanilla única. Esto implica dar a conocer las disposiciones del Convenio de facilitación, ayudar a interpretar el texto jurídico de las disposiciones y proporcionar una mayor comprensión del Convenio, en particular las mejores prácticas sobre la implantación de las normas y prácticas recomendadas.

170 A este respecto, el Manual explicativo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, aprobado por el Comité de Facilitación en su 48º periodo de sesiones, se utilizará como un importante recurso que ahora incluye orientaciones sobre las nuevas normas mundiales relativas a las actividades ilícitas, la corrupción marítima y la respuesta a una emergencia de salud pública de importancia internacional, entre otras. También incluye orientaciones sobre las principales actualizaciones de las últimas enmiendas al Convenio de facilitación en materia de normas, así como prácticas recomendadas relacionadas con cuestiones como los polizones, el intercambio electrónico de datos entre puertos y buques, y diversos procedimientos de llegada y salida de buques y pasajeros.

171 A escala regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Elaboración de hojas de ruta para adoptar el Convenio de facilitación:** identificar los Estados Miembros comprometidos a adoptar el Convenio de facilitación y realizar talleres para mejorar la comprensión de las prescripciones, elaborar hojas de ruta nacionales que conduzcan a la adhesión y a la implantación plena y efectiva, y llevar a cabo al menos una misión consultiva de seguimiento al año para apoyar y supervisar la implantación de la hoja de ruta.
2. **Identificación de obstáculos a la aplicación efectiva del Convenio de facilitación:** en colaboración con los Estados Miembros que ya son signatarios del Convenio de facilitación, examinar las situaciones actuales con las partes que participan en actividades portuarias en lo que respecta a los procesos de despacho marítimo de buques, carga, pasajeros y tripulantes, con el fin de determinar y abordar obstáculos jurídicos y organizativos para mejorar la facilitación. Se ayudará a los Estados Miembros a elaborar una hoja de ruta nacional para abordar los obstáculos, y la OMI llevará a cabo al menos una misión de asesoramiento de seguimiento al año para apoyar y supervisar la implantación de la hoja de ruta.
- .3 **Incorporación del Convenio de facilitación a la legislación nacional:** apoyar a los Estados Miembros en la elaboración de legislación para incorporar el Convenio de facilitación a la legislación nacional y a la normativa portuaria, garantizando que la legislación nacional contenga procedimientos actualizados y vigentes de notificación de buques que se ajusten a las normas del Convenio de facilitación .

Resultado 2: Respaldo a los Estados Miembros para que establezcan sistemas de intercambio electrónico de información y sistemas de ventanilla única que permitan presentar la información una sola vez y reutilizarla en la mayor medida posible, para cumplir las normas y el texto del Convenio de facilitación, respectivamente, y promover el uso de normas internacionales en los sistemas de intercambio electrónico de datos en consonancia con el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, para garantizar su interoperabilidad y contribuir tanto a la facilitación del tráfico marítimo como a la descarbonización del transporte marítimo y los puertos

172 Para implantar sistemas de ventanillas únicas marítimas eficaces se requiere la implicación y participación de los ministerios competentes, los organismos públicos, incluidos los de aduanas y fronteras (por ejemplo, sanidad portuaria, inmigración), así como cualquier otra parte interesada pública o privada que intervenga en el despacho de buques en los puertos. Para poner en contexto las complejidades de la implantación de un sistema de ventanillas únicas marítimas, se han presentado al Comité de Facilitación dos encuestas principales del sector:

- .1 el documento FAL 45/5 (IAPH), que proporciona información sobre el resultado de la encuesta realizada por la IAPH para evaluar el nivel actual de conformidad con la prescripción del Convenio de facilitación de la OMI según la cual los gobiernos nacionales deben introducir el intercambio electrónico de información entre buques y puertos, y para poner de relieve los desafíos a los que se enfrentan los puertos:

- .1 la encuesta se llevó a cabo en octubre de 2020, fue confidencial y estuvo abierta a la participación de todos los puertos y se recibieron 111 respuestas válidas de autoridades y operadores portuarios de todo el mundo;
 - .2 aproximadamente un tercio del conjunto mundial de puertos encuestados no ha iniciado el proceso de implantación de sus respectivos sistemas de intercambio electrónico de datos. De los puertos que lo han iniciado, otro tercio está o bien proyectando o bien implantando su sistema y sólo el último tercio lo está utilizando de forma activa; y
 - .3 la encuesta confirma la complejidad de los trámites de despacho en los puertos debido al número de autoridades distintas que intervienen, y a que cada una de ellas tiene sus propias funciones y responsabilidades, necesidades en cuanto a datos, culturas y prácticas establecidas;
- .2 el documento FAL 48/5/3 (BIMCO y otros), que proporciona información sobre el resultado de una encuesta sobre el estado actual de la digitalización en los puertos y las seis recomendaciones expuestas en dicho documento, basadas en los resultados de la encuesta. En concreto, en la encuesta se destacaba que:
- .1 el 40 % de los encuestados desconocía la resolución de la OMI por la que se obliga a las autoridades portuarias nacionales a establecer un sistema de notificaciones de las ventanillas únicas para el intercambio de datos entre puertos de todo el mundo;
 - .2 en el 64 % de las escalas portuarias de los encuestados, las autoridades portuarias seguían exigiendo documentación en papel o una combinación de documentos en papel y en formato digital; y
 - .3 en la encuesta se observó también que el proceso de recopilación y presentación de documentación sobre las escalas portuarias era lento y laborioso. Los encuestados destinaban una media de más de tres horas (191 minutos) preparando y presentando los documentos necesarios exigidos en cada escala portuaria concreta.

173 El análisis indica que en la mayoría de los países de todo el mundo existen ventanillas únicas para aduanas y carga. Sin embargo, la OMI aún no tiene una visión completa del nivel de implantación de las ventanillas únicas marítimas. Para hacer frente a esta situación, la OMI ha aumentado considerablemente sus actividades relacionadas con la creación de capacidad en materia de evaluaciones de las necesidades nacionales, llevando a cabo seis de ellas en la región de África durante 2023 y 2024, así como un proyecto de evaluación de las necesidades en varios países para seis Estados Miembros independientes de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS). Para el bienio 2026-2027 la atención se centrará en continuar estas evaluaciones de las necesidades en otras regiones y en realizar exámenes de seguimiento para apoyar la implantación. El curso de aprendizaje electrónico sobre la implantación de la ventanilla única marítima será un componente obligatorio de todas las iniciativas conexas de creación de capacidad para garantizar que los participantes tengan conocimientos básicos que permitan a la OMI ampliar los contenidos impartidos.

174 A escala mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Mantenimiento del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (Compendio de la OMI):** mantener el modelo de datos marítimos de referencia del Compendio de la OMI, cuyo objetivo es armonizar la semántica y los formatos de toda la información del ámbito marítimo pertinente para la OMI. Como modelo de referencia, el Compendio es clave para la armonización de los datos recopilados por los Estados Miembros y los puertos; proporcionar definiciones normalizadas de cada elemento de datos y su contexto de uso para la armonización de la interfaz buque/puerto con el fin de facilitar los procesos de despacho marítimo.
- .2 **Mantenimiento y actualización del curso de aprendizaje electrónico sobre la ventanilla única marítima:** durante el bienio se realizarán las revisiones necesarias del curso de aprendizaje electrónico sobre la implantación de la ventanilla única marítima para garantizar que todos los Estados Miembros dispongan de un curso pertinente y actualizado.

175 A escala regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Misiones de evaluación de las necesidades:** evaluar el grado de preparación de los Estados Miembros para implantar soluciones digitales y armonizar la interfaz buque/puerto con miras a facilitar los procesos de despacho marítimo a través de las ventanillas únicas marítimas. Se elaborará un informe de análisis de carencias del actual sistema de despacho y se determinarán las necesidades, se formularán recomendaciones sobre la arquitectura del sistema y se llevará a cabo un análisis de costes para establecer un régimen de ventanilla única marítima.
- .2 **Apoyo a la elaboración de sistemas de ventanilla única marítima:** tras la finalización de una evaluación de las necesidades se llevarán a cabo misiones de seguimiento para apoyar el progreso y ayudar al Estado Miembro a cumplir las prescripciones del sistema de ventanilla única marítima, lo que incluye la identificación de obstáculos para la aplicación efectiva, la evaluación de la compatibilidad de los sistemas actuales con las prescripciones y el asesoramiento sobre la implantación de soluciones técnicas.
- .3 **Talleres regionales y nacionales para el fortalecimiento institucional:** mejorar la capacidad de las comunidades portuarias para desarrollar una visión ampliamente aceptada de la digitalización portuaria y marítima, proporcionando una comprensión profunda de los marcos de ventanillas únicas marítimas, sus procedimientos de implantación y los beneficios estratégicos que ofrecen a los puertos y al comercio marítimo.

Resultado 3: Ayudar a los Estados Miembros a prevenir y hacer frente a los problemas graves que los polizones, migrantes y refugiados rescatados en el mar representan para el tráfico marítimo internacional

176 El Convenio de facilitación establece medidas para prevenir los casos de polizonaje, así como disposiciones sobre el tratamiento de los polizones mientras se encuentran a bordo, y sobre el desembarco y la devolución de un polizón. El objetivo es reducir las consecuencias para el transporte marítimo y preservar la vida de los polizones, que podría estar en peligro

ya que pueden pasar varios días escondidos, con riesgo de asfixia, y sin agua ni provisiones. Para los buques y, por extensión, para el sector del transporte marítimo en su conjunto, los retrasos de los buques en puerto y la repatriación de los polizones pueden ser procedimientos muy complejos y costosos. Los sucesos causan dificultades considerables a los capitanes, compañías navieras, armadores, operadores de buques, autoridades portuarias y agentes a la hora de desembarcar a los polizones de los buques y ponerlos a disposición de las autoridades competentes. El coste estimado de los polizones para la comunidad marítima es de más de 7 millones de dólares al año. Las cifras relativas a los casos de polizonaje figuran en el documento FAL 49/J/5 (Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización).

177 La aplicación adecuada de medidas de seguridad y controles de acceso a bordo de los buques y en las instalaciones portuarias puede reducir el número de casos de polizonaje. En este sentido, centrándose en las regiones y los Estados Miembros que notifican un mayor número de casos de polizonaje, como se indica en el documento FAL 43/13 (Clubes de P e I), la OMI se compromete a realizar actividades de creación de capacidad para apoyar a los Estados Miembros en la implantación de medidas adecuadas para reducir los riesgos de abordaje de personas no autorizadas a los buques, en consonancia con las prácticas recomendadas pertinentes del Convenio de facilitación y el Convenio SOLAS, capítulo XI-2 sobre medidas para incrementar la protección marítima, y el Código PBIP, que también contiene especificaciones claras sobre el control de acceso y las medidas de protección para las instalaciones portuarias y los buques. La Secretaría de la OMI mantiene un estrecho contacto con el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización para mantener información sobre los puertos con mayor número de caso de polizonaje, con el fin de organizar actividades según convenga. Para aquellos Estados Miembros a los que les resulta inviable adoptar estas prácticas, o aquellos que no son Gobiernos Contratantes del Convenio de facilitación, el Comité de Facilitación adoptó las "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje" (resoluciones FAL. 13(42) y MSC. 448(99)), actualmente en revisión.

178 La colaboración con asociados regionales e internacionales es importante para garantizar una planificación y una implantación eficaces de las medidas conexas, en particular con otros organismos de las Naciones Unidas, como la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), la Comisión Internacional de Policía Criminal (INTERPOL), la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), así como con el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización, la ICS y el BIMCO.

179 A escala regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Seminarios regionales y nacionales para reducir los caso de polizonaje:** centrándose en los puertos con el mayor número de casos de polizonaje, reunir a representantes de los puertos, funcionarios de seguridad e inmigración y otras autoridades gubernamentales respectivas para analizar la situación actual, intercambiar medidas, determinar las mejores prácticas y realizar simulaciones para facilitar los debates y seguir reforzando las capacidades de vigilancia y control de acceso, con el fin de reducir los casos de polizonaje de acuerdo con las prácticas y directrices recomendadas.

Resultado 4: Apoyar a los Estados Miembros en la implantación de las "Directrices revisadas de la OMI para la prevención y supresión del contrabando de fauna y flora silvestres en buques dedicados al transporte marítimo internacional" (resolución FAL.17(48))

180 La crisis de COVID-19 atrajo una mayor atención sobre el comercio de flora y fauna silvestres y sobre el trabajo que muchas organizaciones realizan para prevenir el comercio ilícito de flora y fauna silvestres. Se estima que el tráfico de flora y fauna silvestres genera más de 200 000 millones de dólares al año y se considera el cuarto mayor comercio ilegal, después del tráfico de productos falsificados, de drogas y de personas. El transporte marítimo es un método popular de transporte ilegal de flora y fauna silvestres, ya que ofrece oportunidades rentables para que los delincuentes consigan pasar de contrabando grandes volúmenes de fauna y flora silvestres, sin ser detectados.

181 El Comité, si bien reconoció que la OMI no es el organismo principal en la prevención y supresión del comercio ilícito de fauna y flora silvestres o del contrabando de drogas o productos de origen animal, y que estas cuestiones son competencia de las autoridades aduaneras y de control fronterizo que se abordan a través del Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) (tal y como reconocen tanto el MSC como el Comité de Facilitación (MSC-FAL.1/Circ.1)), convino en que no adoptar medidas adecuadas para evitar el transporte de dichos productos a bordo de los buques podría dar lugar a que la gente de mar se demorase en procedimientos judiciales y sus buques se retrasasen.

182 El FAL 40 tomó nota de que el comercio ilícito de flora y fauna silvestres tiene muchos paralelismos con el comercio ilícito de drogas, cuestión abordada antes por el Comité mediante la adopción de la resolución FAL.9(34): "Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional". En 2024, la OMI adoptó las "Directrices de la OMI para la prevención y supresión del contrabando de fauna y flora silvestres en buques dedicados al transporte marítimo internacional" (resolución FAL.17(48)) y también puso en marcha un curso de aprendizaje electrónico titulado "Introducción a la lucha contra el tráfico de fauna y flora silvestres en las cadenas de suministro marítimo", elaborado conjuntamente por la OMI, la Universidad Marítima Mundial UMM) y el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF), que equipa a los organismos públicos y a los operadores de la cadena de suministro marítimo con conocimientos prácticos para combatir eficazmente el tráfico de fauna y flora silvestres en el mar, capacitándolos para prevenir y eliminar tales actividades ilícitas de manera proactiva.

183 El informe mundial de la UNODC sobre los delitos contra la fauna y flora silvestres⁶, 2024, presenta las tendencias del comercio ilícito de flora y fauna silvestres, analiza los daños y las repercusiones, sondea los factores impulsores y hace un balance de las respuestas, que puede utilizarse para fundamentar las futuras iniciativas de creación de capacidad, además de las solicitudes de asistencia de los Estados Miembros basadas en la evolución regional y nacional.

184 A escala mundial, regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Mantenimiento y actualización del curso de aprendizaje electrónico sobre el comercio ilícito de flora y fauna silvestres:** a lo largo del bienio se llevarán a cabo las revisiones necesarias del curso de aprendizaje electrónico para luchar contra el tráfico de fauna y flora silvestres en las

⁶ https://www.unodc.org/cofrb/uploads/documents/ECOS/World_Wildlife_Crime_Report_2024.pdf

cadena de suministro marítimo, a fin de garantizar que todos los Estados Miembros dispongan de un curso pertinente y actualizado cuando lo soliciten.

- .2 **Cursillos de formación y talleres regionales y nacionales:** promover las directrices revisadas que ponen de relieve los peligros de las actividades ilícitas en el sector marítimo y formar a la gente de mar y al personal de tierra para sensibilizarlos de los peligros de la delincuencia organizada y la manera de protegerse contra ella.

TEMA 6: REFUERZO DE LA CAPACIDAD JURÍDICA Y DE LOS MARCOS INSTITUCIONALES PARA UNA GOBERNANZA MARÍTIMA EFICAZ

Enfoque general

185 La OMI cuenta con una amplia cartera de instrumentos convencionales propios que definen los derechos y privilegios y, al mismo tiempo, los deberes, obligaciones y responsabilidades de las naciones en su uso de los mares y océanos del mundo. Sin embargo, para que estos instrumentos jurídicos sean realmente eficaces, los Estados, a su vez, deben promulgar la legislación nacional adecuada para plasmar sus disposiciones y proporcionar, de este modo, un mecanismo de implantación y cumplimiento. Muchos países en desarrollo de la OMI necesitan ayuda en materia de legislación marítima para implantar los instrumentos de la OMI y gestionar las enmiendas en curso a estos convenios, que entran en vigor mediante el procedimiento de enmienda tácita. Como muestran las conclusiones del IMSAS, las mayores deficiencias se encuentran en la legislación nacional. Las lagunas en la implantación de la legislación nacional están directamente relacionadas con la necesidad de que los juristas que redactan la legislación tengan una formación idónea.

186 Según el análisis de seis CASR en el marco del IMSAS, las principales dificultades en materia de legislación se refieren a la transposición de las enmiendas a los instrumentos internacionales en la legislación nacional y, en particular, a la promulgación tardía de las enmiendas, que surte efecto mediante el procedimiento de aceptación tácita, la lentitud o la capacidad para promulgar instrumentos obligatorios nuevos o enmendados de la OMI y la publicación de las leyes nacionales en los boletines oficiales. Un número considerable de conclusiones también corresponden a la aparente falta de personal cualificado para ayudar en la promulgación de las leyes nacionales necesarias y asumir todas las responsabilidades del Estado, como las notificaciones preceptivas previstas en los instrumentos de la OMI obligatorios (III 10/INF.6, párrafo 21).

187 Aunque la asistencia jurídica es esencial para apoyar la adhesión, la implantación y el cumplimiento en relación con todos los instrumentos de la OMI en materia de seguridad y protección marítimas, medio marino y facilitación, este tema jurídico aborda específicamente las lagunas legislativas detectadas a través del IMSAS y otros instrumentos. A este respecto, las tres prioridades temáticas acordadas que procede incluir en el PICT para el bienio 2026-27 (LEG 112/WP.1/Rev.1, párrafos 11.2 a 11.5) se plasman en los siguientes resultados para guiar la planificación e implantación de programas de creación de capacidades legislativas durante el próximo bienio. Otros instrumentos incluyen además resultados relacionados con el régimen completo de responsabilidad e indemnización de la OMI, el trato justo de la gente de mar y las medidas para prevenir las prácticas ilícitas relacionadas con la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques.

188 Las conclusiones extraídas del bienio actual, notificadas al Comité Jurídico (LEG 112/11/1, párrafo 6), indican que los países aún se enfrentan a dificultades en cuanto a la transposición efectiva de los convenios de la OMI en las legislaciones nacionales y su cumplimiento. Algunas de las observaciones recurrentes, que se tendrán en cuenta durante el bienio 2026-2027, son las siguientes:

- .1 el lenguaje utilizado en la legislación nacional es jurídicamente ambiguo;
- .2 existen lagunas de implantación si la legislación nacional es obsoleta y no tiene en cuenta las numerosas enmiendas a los instrumentos de la OMI adoptados mediante el procedimiento de aceptación tácita;
- .3 aunque es posible inspirarse en la legislación de otros países, existe el riesgo de basarse en legislación antigua o de no comprender las decisiones de carácter normativo que han llevado a una determinada redacción. En este contexto es esencial comprender bien el texto del convenio y lo que pretende conseguir para poder beneficiarse de la legislación elaborada por otros Estados y adaptarla adecuadamente;
- .4 hay una falta de comprensión de las expresiones "satisfactorio a juicio de la Administración", "aceptable para la Administración" y "pendiente de determinar por la Administración" que se utilizan en diversos convenios de la OMI, y acerca de cómo se ponen en práctica.
- .5 es necesario considerar técnicas de redacción que permitan que las referencias cruzadas a los convenios en los reglamentos de implantación sean dinámicas y, por tanto, se actualicen automáticamente cuando se introduzcan futuras enmiendas sin necesidad de legislar cada vez; y
- .6 con respecto al cumplimiento, es fundamental que las disposiciones sobre infracciones sean más precisas, dejando claro quién es responsable de qué y qué sanción se impone en cada caso.

189 La OMI sigue consolidando sus asociaciones con la UMM y el IMLI en lo que respecta a la impartición de formación relacionada con el ámbito jurídico, especialmente para reforzar la capacidad de los países en desarrollo, incluidos los PEID y los PMA, de cumplir sus obligaciones marítimas internacionales. Durante el próximo bienio la OMI procurará apoyar la expansión de los cursillos que se imparten en los países para maximizar el alcance y el efecto de los profesionales marítimos y jurídicos en los países en desarrollo. Ambas instituciones, que operan bajo los auspicios de la OMI y en estrecha colaboración, garantizan que sus programas académicos se ajusten a las cambiantes necesidades jurídicas y reglamentarias del sector marítimo. El IMLI, dedicado exclusivamente al derecho marítimo y a la formación de profesionales del Derecho y funcionarios públicos en la elaboración e implantación de legislación marítima acorde con los convenios de la OMI, se utiliza cada vez más como plataforma para poner en marcha iniciativas de formación para el alumando del IMLI en colaboración con el personal docente de la UMM. La UMM, a su vez, imparte conocimientos jurídicos a los administradores marítimos y responsables políticos para implantar los instrumentos de la OMI. Este método de impartición ofrece un enfoque mucho más económico para llegar a un mayor número de participantes que la realización de talleres mundiales individuales, y también garantiza que las personas que reciben la formación sean futuros líderes marítimos reconocidos (expertos tanto jurídicos como políticos) de países en desarrollo, que regresan a sus países de origen equipados para implantar eficazmente los instrumentos de la OMI.

Enfoque de la OMI en 2026-2027

Resultado 1 - Suministrar medios que permitan reforzar la capacidad jurídica, la política marítima y la infraestructura de las autoridades marítimas nacionales, con especial énfasis en los PEID y en los PMA

190 Reconociendo la importancia de unas políticas marítimas estructuradas y sostenibles, la OMI procura ayudar a los Estados Miembros a elaborar políticas nacionales de transporte marítimo (PNTM) para cumplir plenamente sus obligaciones y asumir sus responsabilidades en virtud de los instrumentos obligatorios aplicables de la OMI y promover el crecimiento sostenible del sector marítimo en consonancia con los intereses nacionales de los países. Al dar prioridad a las PNTM, la OMI pretende garantizar que los Estados Miembros dispongan de marcos aplicables que no solo orienten el cumplimiento de la normativa, sino que también apoyen el desarrollo sostenible de sus sectores marítimos y ofrezcan una directriz nacional sobre las áreas en las que la OMI debería centrar sus esfuerzos de creación de capacidad. Este planteamiento tiene por objeto permitir a los Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos ser Estados responsables, reforzando así el marco general de gobernanza marítima mundial.

191 Apoyar a los Estados Miembros de la OMI, especialmente a los países en desarrollo, los PEID y los PMA, en el desarrollo de las PNTM contribuye al establecimiento de un marco orientativo para que la OMI planifique iniciativas nacionales de creación de capacidad específicas que hayan recibido un compromiso político, lo que transmite confianza en que la capacidad marítima implementada tendrá repercusiones duraderas y sostenibles.

192 A escala mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Seminario anual mundial sobre las políticas de transporte marítimo:** el seminario sobre las políticas de transporte marítimo para los alumnos del IMLI constituye una valiosa plataforma mundial de expertos jurídicos de las administraciones marítimas nacionales de todo el mundo. Los estudiantes recibirán formación y experiencia práctica en la elaboración de las PNTM que podrán poner en práctica cuando regresen a sus funciones habituales en sus países de origen. La UMM impartirá el seminario para fomentar la colaboración entre ambas instituciones y aprovechar sus respectivas áreas de especialización.

193 A escala nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Talleres sobre las políticas nacionales de transporte marítimo:** apoyar a los Estados Miembros, en colaboración con la UMM y el IMLI, en la elaboración y la adopción de una PNTM para el desarrollo sostenible, la gestión y el fortalecimiento del sector marítimo, entre otras cosas, para garantizar la implantación efectiva de las obligaciones y responsabilidades internacionales que les corresponden a los países en desarrollo como Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos.
- .2 **Revisión del estado de la capacidad jurídica y evaluación de las necesidades:** examen amplio de la legislación marítima de un Estado Miembro comparándola con los instrumentos de la OMI para detectar carencias y formular recomendaciones sobre el refuerzo de la capacidad jurídica en consonancia con la PNTM.

Resultado 2: Con especial hincapié en los resultados y necesidades identificadas en el marco del Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, formación de expertos nacionales para que elaboren, revisen y actualicen la legislación marítima a fin de ayudar a los Gobiernos Miembros a asumir los derechos y las obligaciones que les corresponden como Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos que son Partes en los instrumentos de la OMI, incluida la obligación de velar por el cumplimiento de las normas de seguridad marítima y de protección del medio ambiente por parte de los buques nacionales y extranjeros

194 Este resultado es la continuación del primero, centrado en apoyar a los funcionarios públicos y a los redactores de textos jurídicos para transformar los compromisos contraídos en virtud de tratados en legislación nacional aplicable a fin de garantizar el cumplimiento de los instrumentos de la OMI y reforzar los marcos jurídicos para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente. De este modo los Estados podrán cumplir sus obligaciones internacionales como Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos e implantar las normas de la OMI de manera uniforme a escala mundial.

195 Además de la concesión de becas al IMLI y a la UMM para formar a profesionales marítimos y jurídicos, así como la contribución de la OMI a sus programas académicos y la realización de presentaciones sobre diversos temas relacionados con la legislación marítima y asuntos jurídicos (presentados en el tema 8), la OMI también lleva a cabo iniciativas de formación específicas para apoyar la implantación de los instrumentos de la OMI en la legislación nacional.

196 A escala mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Taller anual sobre los principios generales de redacción de la legislación nacional para la implantación de los convenios de la OMI:** formar a abogados y redactores juristas (estudiantes del IMLI) responsables de la transposición de los convenios en sus legislaciones nacionales, en materia de técnicas de redacción legislativa y mecanismos que deberían aplicarse al elaborar la legislación nacional.

197 A escala regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Talleres regionales y nacionales sobre la implantación de los instrumentos de la OMI en la legislación nacional:** talleres para ofrecer apoyo en la redacción de la legislación nacional, centrándose en la implantación de instrumentos específicos basados en las necesidades regionales y determinando los desafíos de cada uno de los países participantes. La ventaja de una intervención regional es la oportunidad de establecer redes técnicas y jurídicas de las autoridades marítimas para fomentar la cooperación, intercambiar mejores prácticas y reforzar las relaciones entre las autoridades marítimas de toda la región.
- .2 **Programas nacionales de formación y de mentorías para juristas:** formación y asistencia específicas para redactores jurídicos y responsables de formular políticas sobre la incorporación de los convenios marítimos internacionales a la normativa y la legislación nacionales. El tipo de apoyo se adapta a las necesidades específicas de los Estados Miembros y puede incluir el examen del marco jurídico de un país, la formación de personal jurídico, la elaboración de legislación modelo o la facilitación de la coordinación nacional en todo el sector marítimo.

- .3 **Asistencia de expertos jurídicos a los talleres sobre los instrumentos de la OMI:** para facilitar la integración efectiva de los conocimientos jurídicos con las iniciativas de creación de capacidad relacionadas con el contenido técnico de los instrumentos de la OMI como el Convenio SOLAS o el Convenio MARPOL, se invitará a los funcionarios jurídicos de las respectivas autoridades nacionales a participar en actividades técnicas sobre los instrumentos de la OMI para que comprendan mejor estos instrumentos con vistas a su incorporación a la legislación nacional.

Resultado 3: Asesoramiento sobre las repercusiones jurídicas (a escala nacional e internacional) de la aceptación de los convenios de la OMI y de la promulgación de los códigos y directrices de la Organización

198 Este resultado tiene por objeto lograr una mejor comprensión de los convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización, con el fin de promover la ratificación, la implantación y el cumplimiento del régimen de responsabilidad completo, lo que incluye el régimen del CRC/Convenio del Fondo, el Convenio SNP de 1996/2010, el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996, el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio de 2007 y el Convenio de Atenas de 1974/2002, así como el Convenio sobre salvamento marítimo de 1989.

199 El objetivo es lograr que los encargados de formular políticas, redactores y administradores marítimos, incluidos los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, de los organismos respectivos del sector gubernamental de los Estados Miembros, comprendan mejor los principios y objetivos subyacentes de los Convenios, así como orientarles sobre los mecanismos legislativos que deben aplicarse a la hora de elaborar y actualizar la legislación nacional adecuada.

200 A escala regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Talleres sobre el régimen de responsabilidad e indemnización de la OMI:** proporcionar a los Estados Miembros una visión completa de los convenios de responsabilidad e indemnización para dar a conocer mejor los principios de responsabilidad e indemnización necesarios para incorporar los tratados plena y completamente a la legislación nacional. Los talleres se centran en reunir a todas las autoridades nacionales pertinentes para facilitar la coordinación entre organismos.

TEMA 7: IGUALDAD DE GÉNERO Y UN ENTORNO LIBRE DE OBSTÁCULOS PARA LAS MUJERES EN EL SECTOR MARÍTIMO

Enfoque general

201 La igualdad de género está reconocida como una de las plataformas clave sobre las que las personas pueden construir un futuro sostenible. Es uno de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en los que se basa la Agenda de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, que los países de todo el mundo se han comprometido a implantar. El Objetivo 5 consiste en lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas. En el contexto del sector marítimo mundial, la representación de la mujer sigue siendo muy escasa, no solo en la marinería y las funciones operativas, sino también en todos los niveles de las administraciones marítimas, sobre todo en los puestos directivos de nivel medio y alto.

202 El sector marítimo se ha caracterizado por unos niveles persistentemente bajos en cuanto a la representación de las mujeres tanto en puestos terrestres como marítimos y por lentos avances hacia una mayor paridad pese a una escasez general de mano de obra en el sector y, más concretamente, de la escasez prevista de mano de obra con las cualificaciones necesarias para el cambio hacia la digitalización y la descarbonización en todo el sector. En la actualidad, las mujeres representan menos del 2 % de los 1,2 millones de marinos del mundo, y sólo el 19 % de la mano de obra empleada en el sector marítimo público en el mundo. Esto repercute en otros ODS relacionados con la educación de calidad (ODS 4), el trabajo decente y el crecimiento económico (ODS 8), la reducción de las desigualdades (ODS 10), la acción por el clima (ODS 13) y la vida submarina (ODS 14). Mientras la participación laboral de las mujeres siga siendo baja, no se podrá lograr un futuro sostenible.

203 La OMI ha seguido afianzando la igualdad de género en su enfoque estratégico para garantizar que siga siendo una prioridad de primer orden en la agenda marítima mundial y en particular en el Plan estratégico de la OMI. En su 31º periodo de sesiones, 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". La resolución insta a los Gobiernos, las Administraciones marítimas y el sector a que velen por conseguir un entorno libre de obstáculos para las mujeres, de modo que todas las mujeres puedan participar plenamente, en condiciones de seguridad y sin trabas, en las actividades de la comunidad marítima, incluida la navegación y la construcción de buques. La resolución también anima a compartir las mejores prácticas para conseguir la igualdad de género; a recopilar, refundir y analizar datos sobre la participación de las mujeres en el sector marítimo; y a determinar bases de referencias y carencias que fundamenten las políticas destinadas a eliminar las barreras e incrementar la participación femenina en el sector.

204 Se dio un nuevo impulso con la adopción por la Asamblea, en su 32º periodo de sesiones, de la resolución A.1170(32) sobre el establecimiento del Día Internacional de la Mujer en el Sector Marítimo, que, entre otras cosas, reafirmó los compromisos asumidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que también se reflejan en el marco estratégico de la Organización, así como su apoyo a las ocho asociaciones regionales de mujeres en el sector marítimo (WIMA), establecidas bajo los auspicios de la OMI y que constituyen un foro para que las mujeres creen redes, accedan a los conocimientos y compartan las mejores prácticas.

205 Más recientemente, la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.1166(32) sobre la Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030 en la que destaca la necesidad de políticas y estrategias marítimas nacionales sólidas que hagan énfasis en las mujeres en el sector marítimo y que contribuyan a los esfuerzos de los Estados Miembros para cumplir los aspectos marítimos de la Agenda 2030 y los ODS.

206 Aunque el perfil de la igualdad de género ha aumentado en los últimos años, los compromisos en forma de asignaciones financieras y políticas efectivas siguen rezagados. En el sector marítimo se invierte muy poco en abordar la igualdad de género en relación con la magnitud de los problemas, lo que debe corregirse para que se produzca un cambio real hacia la igualdad, considerada un componente esencial para el progreso general del sector. Esto ha ido en detrimento de la capacidad de lograr avances significativos hacia la igualdad de género. De hecho, cada vez hay más pruebas de que la escasez de recursos para cuestiones de igualdad de género está socavando los esfuerzos para acelerar el progreso en todos los ODS.

207 Al dar prioridad al elemento humano y a la creación de capacidad, y al reconocer que el sector del transporte marítimo debe llegar a todos los sectores de la comunidad para atraer a los mejores hacia una carrera marítima, la OMI procura promover una mayor participación de las mujeres en el sector marítimo. Las oportunidades de capacitación y formación

específicas para mujeres constituyen una forma práctica de romper el ciclo existente de limitaciones que obstaculizan su candidatura a la formación técnica y, a largo plazo, contribuirán a crear un cuadro de profesionales altamente cualificadas.

208 Los tres pilares que sustentan el enfoque de la OMI para lograr la igualdad de género con el fin de garantizar que el sector marítimo contribuya a la consecución del ODS 5 de las Naciones Unidas son la visibilidad, la formación y el reconocimiento.

209 Los principales proyectos de la OMI en materia de creación de capacidad para abordar cuestiones relacionadas con el género se han llevado a cabo a través del programa "Las mujeres en el sector marítimo". Más recientemente, los proyectos de la OMI en materia de género incluyen el proyecto SMART-C Women (2023-2026) (TC 75/4, párrafo 5.); TC 75/3 a), párrafo 120), cuyo objetivo es aumentar la igualdad entre los géneros y las oportunidades de empleo para las mujeres en el sector marítimo, especialmente en los países en desarrollo de la región Asia-Pacífico. El proyecto funciona en paralelo con el programa "Las mujeres en el sector marítimo" de la OMI para impartir formación sobre digitalización marítima y protección del medio marino con el fin de reforzar las competencias de las mujeres, preparándolas para las nuevas oportunidades en el sector marítimo. El proyecto también ofrece becas en la UMM para para que las mujeres adquieran nuevas cualificaciones educativas.

210 Además, uno de los principales éxitos del programa "Las mujeres en el sector marítimo" ha sido la creación de ocho asociaciones de mujeres en el sector marítimo (WIMA) de la OMI. Estas redes regionales son un importante mecanismo de apoyo a los objetivos de igualdad de género en el ámbito de la cooperación técnica de la OMI, ya que ayudan a implantar y poner en marcha iniciativas de igualdad de género y contribuyen a la integración de la perspectiva de género en todas las regiones.

211 La asignación de recursos del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026-2027 seguirá apoyando el fortalecimiento de los vínculos regionales para las mujeres directivas en los sectores marítimo y portuario, así como contribuyendo a la creación de capacidad regional mediante la formación especializada de mujeres en liderazgo, la creación de asociaciones y la movilización de recursos, entre otros. Además, el programa tratará de potenciar la integración de la perspectiva de género en todo el sector, así como la ejecución de todos los programas y proyectos de cooperación técnica de la OMI.

Enfoque de la OMI en 2026-2027

Resultado 1: Visibilidad - fomentar el perfil de las mujeres en el sector marítimo para lograr la igualdad de género.

212 Para alcanzar la igualdad de género en el sector marítimo es esencial aumentar la visibilidad de la contribución y el potencial de las mujeres a todos los niveles, entre otros, mediante una mayor sensibilización del público y de las partes interesadas sobre el papel que pueden desempeñar las mujeres en los medios de subsistencia marítimos sostenibles y abogando por la inclusión de las mujeres en los debates sobre política marítima. Las campañas de sensibilización, el compromiso con las comunidades y el protagonismo de las mujeres profesionales del sector marítimo contribuyen a cuestionar los estereotipos existentes y a promover discursos integradores.

213 Esta visibilidad también depende de los proyectos de colaboración a nivel regional, donde la aplicación coherente de las metas del ODS 5 en todos los Estados Miembros y organizaciones de la OMI puede reforzar las normas mundiales. El fortalecimiento de las WIMA regionales y el apoyo a estas garantiza que las mujeres dispongan de plataformas para

compartir experiencias, influir en las políticas y acceder a los recursos. Estas redes también ayudan a integrar los principios de igualdad de género en marcos más amplios de desarrollo marítimo, amplificando las voces de las mujeres profesionales y alineándose con los objetivos estratégicos de la OMI.

214 A escala mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Día Internacional de la Mujer en el Sector Marítimo de la OMI y ceremonia del Premio de la OMI a la Igualdad de Género:** esta importante celebración anual honra los logros de las mujeres, crea conciencia e inspira el cambio a través del reconocimiento público y la celebración de hitos.
- .2 **Tercera encuesta OMI/WISTA sobre las mujeres en el sector marítimo:** mediante la recopilación y el análisis de datos desglosados por género, esta encuesta contribuye a fundamentar las políticas, supervisar los avances y a llamar la atención sobre dónde están representadas o no las mujeres en el sector.

Resultado 2: Formación - Crear oportunidades de formación para las mujeres y apoyar estas iniciativas

215 El acceso a la formación es fundamental para garantizar la plena participación de las mujeres en el sector marítimo. El aumento del número de mujeres de regiones en desarrollo beneficiarias de becas y de oportunidades de formación avanzada contribuye a cerrar la brecha de género en los puestos marítimos de alto nivel. Además, sensibilizar a las Administraciones nacionales y a las instituciones marítimas sobre el valor que aportan las mujeres como recurso puede dar lugar a la adopción de prácticas de contratación y desarrollo más integradoras. Los programas de creación de capacidad inclusivos y eficaces pueden dotar a las mujeres de los conocimientos y aptitudes necesarios para prosperar en un sector tradicionalmente dominado por los hombres, creando una cantera de profesionales cualificadas que puedan liderar la futura innovación marítima.

216 En apoyo de estos proyectos, las WIMA creadas por la OMI desempeñan un papel vital en el desarrollo de actividades regionales de formación. Estas asociaciones constituyen plataformas esenciales para que las mujeres de los países en desarrollo se conecten y facilitan el intercambio de información y mejores prácticas. Las ocho WIMA regionales (AWIMA, MAMLa, NPWMP-WCA, PacWIMA, WIMA Asia, WiMAC, WIMOWCA y WOMESA) también contribuyen a poner en marcha iniciativas de formación adaptadas a las necesidades socioculturales y profesionales específicas de las mujeres en sus regiones. De este modo, garantizan que la formación y los talleres no sólo sean accesibles, sino también pertinentes y significativos.

217 A escala mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Curso de formación en liderazgo y empoderamiento de las mujeres que trabajan en el sector marítimo OMI/UMM/WISTA:** este curso apoya directamente el desarrollo del liderazgo femenino en el sector, creando capacidad y empoderando a futuras líderes mediante formación específica.
- .2 **Becas para cursillos técnicos en la UMM:** este programa ofrece a las mujeres de países en desarrollo la oportunidad de adquirir conocimientos técnicos avanzados en disciplinas marítimas, contribuyendo así a colmar las brechas de género en ámbitos especializados del sector.

218 A escala regional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Talleres regionales de creación de capacidad de las WIMA:** estos talleres, centrados en el refuerzo de las capacidades institucionales y operativas de las WIMA, tienen por objeto reforzar la capacidad de estas asociaciones para implantar de forma eficaz y sostenible la Estrategia mundial de la OMI de las asociaciones de mujeres del sector marítimo.

Resultado 3: Reconocimiento - Incorporar la perspectiva de género en el sector marítimo

219 La incorporación de la perspectiva de género en la gobernanza marítima implica la integración de políticas de igualdad de género en las administraciones marítimas nacionales y la armonización de las estrategias marítimas con los ODS mundiales. Esto requiere no sólo cambios en las políticas, sino también una reforma institucional que favorezca un entorno de trabajo más equitativo. Cuando las consideraciones de género se incluyen sistemáticamente en los marcos de gobernanza, las organizaciones pueden garantizar que los derechos y oportunidades de las mujeres no son un elemento añadido *a posteriori*, sino que se reconocen como un componente central del desarrollo marítimo.

220 Este reconocimiento se extiende también a los mecanismos internos de la Organización, donde la integración efectiva de herramientas como los marcadores de igualdad de género es fundamental para garantizar la eficacia de los sistemas de programación, seguimiento y evaluación.

221 A escala mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Elaboración de herramientas internas y externas para apoyar la incorporación de la perspectiva de género en el sector marítimo:** la creación de una serie de herramientas internas y externas para apoyar la incorporación efectiva de la perspectiva de género en el sector marítimo garantiza que la igualdad de género se convierta en parte integrante de la estructura orgánica y programática al promover el reconocimiento institucional a largo plazo del papel de la mujer.

222 A escala regional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Talleres sobre la incorporación de la perspectiva de género y sobre DEI para administraciones marítimas:** estos talleres proporcionan a las administraciones marítimas los conocimientos y herramientas necesarios para incorporar la igualdad de género y los principios de diversidad, equidad e inclusión (DEI) en sus políticas y operaciones. Al fomentar una cultura integradora, estos talleres de formación pretenden crear un sector marítimo más equitativo.

TEMA 8: ACCESO A LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN MARÍTIMAS PARA TODA LA COMUNIDAD MARÍTIMA MUNDIAL

Enfoque general

223 La educación y la formación marítimas representan una piedra angular de la estrategia de cooperación técnica de la OMI, tal y como se define en la "Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030" (resolución A.1166(32)) (línea de trabajo 4) y en el Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2018-2023 (resolución A.1173(33)), así como para avanzar en aspectos clave de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

224 Es un hecho ampliamente reconocido que para que los Estados Miembros de la OMI cumplan eficazmente sus obligaciones marítimas internacionales como Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos, es esencial contar con personal instruido y formado, pero que los distintos grados de capacidad y los retos marítimos singulares repercuten en la medida en que los Estados Miembros pueden lograrlo, especialmente en el caso de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países menos adelantados (PMA). Los PEID y los PMA se enfrentan a retos comunes relacionados con el tamaño de su administración, la capacidad de atraer y retener personal cualificado, la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres y el acceso a formación marítima especializada debido a la lejanía y la disponibilidad de financiación. Entre otras cosas, estas dificultades plantean problemas a la hora de mantener políticas y marcos institucionales estables, necesarios para un desarrollo marítimo continuo.

225 Sin embargo, al ser un componente esencial del programa de cooperación técnica de la OMI, la cuestión del acceso a la formación es uno de los mayores desafíos que deben afrontarse, ya que los métodos tradicionales de formación presencial son caros de implantar debido a los costos asociados al alojamiento y a los desplazamientos para que los participantes de países remotos puedan asistir, además de que requieren mucho tiempo para que los funcionarios de los Estados Miembros de la OMI estén alejados de su administración marítima mientras participan en la formación.

226 Si bien la concesión de becas a las instituciones mundiales de formación marítima de la OMI (UMM e IMLI) y la impartición de cursos de formación regionales y nacionales para abordar necesidades marítimas específicas seguirán constituyendo un componente esencial del enfoque de la OMI para reducir las barreras de acceso a la educación y la formación marítimas, el enfoque tradicional presencial limita de inmediato el alcance y el impacto que la OMI puede lograr en todo el sector marítimo mundial. El aprendizaje a distancia ha evolucionado en todo el mundo como una herramienta eficaz para hacer frente a estos retos, y la OMI ha demostrado su éxito desde el inicio en 2020 del proyecto piloto de aprendizaje electrónico en colaboración con la UMM.

227 Así pues, el planteamiento a largo plazo de la OMI consiste en transformar el modelo de impartición de formación de la OMI a escala mundial mediante el desarrollo del aprendizaje electrónico, haciendo así más eficiente la impartición de los cursos y ampliando el acceso a una educación y formación marítimas de alta calidad para los Estados Miembros de la OMI, independientemente de su ubicación geográfica o de las limitaciones de recursos. La OMI aprovechará las capacidades de educación a distancia de la UMM y el IMLI, así como la plataforma del sistema de gestión del aprendizaje (LMS) de la OMI, que se ha venido desarrollando con éxito en los últimos años. La labor de la OMI en materia de aprendizaje electrónico se verá influenciada por los resultados de la labor del Comité relacionada con la elaboración de un plan de implantación del aprendizaje electrónico de la OMI, según lo acordado en el informe TC 74 (TC 74/16, párrafo 6.41), una vez finalizado.

228 En el marco de este tema, la OMI también seguirá colaborando con la UMM y el IMLI como asociados principales en la implantación de iniciativas de educación y formación marítimas a escala nacional, regional y mundial; asimismo, seguirá dedicada a la creación de oportunidades de formación en condiciones de igualdad de género a través de becas para reforzar el papel de la mujer en el sector marítimo mundial y contribuir así al ODS 5 de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

Enfoque de la OMI en 2026-2027

Resultado 1: Reducción de las barreras para que los Estados Miembros de la OMI, especialmente los PEID y los PMA, accedan a oportunidades de formación marítima especializada, en particular las barreras relacionados con el acceso financiero, la participación física, el género y el idioma.

229 Si bien la OMI financia oportunidades de formación en todos los demás temas de cooperación técnica para acceder a una formación marítima especializada, aquí se hace hincapié en reducir la carga financiera que supone para los Estados Miembros de la OMI cursar estudios en la UMM, el IMLI y la sede de la OMI a través del Programa de funcionarios subalternos del Cuadro orgánico, en particular para los países en desarrollo y los que son PEID y PMA, a fin de contar con personal cualificado y experimentado que trabaje en sus administraciones marítimas nacionales para cumplir las obligaciones internacionales como Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos. Esto incluye un mecanismo específico para ofrecer a las mujeres del sector marítimo formación que les permita tener mejores oportunidades de desarrollo profesional, a las que de otro modo no podrían acceder.

230 A escala mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Financiar becas para la UMM y el IMLI:** el programa financiará becas para la UMM y el IMLI, dando prioridad a la selección de estudiantes de PEID y PMA, y garantizando una selección femenina no inferior al 50 % si el grupo de candidatos lo permite, para dotar a los funcionarios de los Estados Miembros de la OMI de cualificaciones marítimas especializadas.
- .2 **Financiar los costes de apoyo de los funcionarios subalternos del Cuadro orgánico:** el programa financiará los costes anuales de apoyo a la contratación de funcionarios subalternos del Cuadro orgánico, aumentando así las oportunidades de que los funcionarios de los Estados Miembros de la OMI adquieran experiencia marítima que luego podrán aplicar dentro de su administración marítima para mejorar las capacidades generales de su mano de obra.

231 A escala regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **A través de la UMM y el IMLI, apoyar a las instituciones de formación regionales y nacionales:** contribuir al desarrollo de sus capacidades para satisfacer la demanda local de formación marítima mediante asesoramiento y apoyo en el establecimiento de programas y cursos marítimos en los planes de estudios de formación marítima regionales y nacionales.

Resultado 2: Hacer más eficaz la impartición de formación, concretamente para reducir los costes de la formación presencial y, al mismo tiempo, mejorar los resultados del aprendizaje y aumentar el acceso para llegar a un público más amplio en todo el sector marítimo.

232 La OMI pretende lograr este resultado ampliando su oferta de cursos de aprendizaje electrónico y de formación digital a los Estados Miembros en colaboración con la UMM y el IMLI con el ánimo de aportar una solución de formación escalable, inclusiva y rentable para el sector marítimo. Las vías de aprendizaje electrónico especializadas para diferentes funciones (por ejemplo, funcionarios de organismos reguladores, gente de mar) pueden contribuir al

desarrollo profesional de una mano de obra marítima bien formada y con una formación completa. Este enfoque modular permitirá a los alumnos progresar a su propio ritmo y centrarse en competencias específicas de su trabajo diario.

233 También se hará hincapié en desarrollar un modelo de aprendizaje combinado para el desarrollo de capacidades, haciendo del aprendizaje electrónico un requisito previo cuando se disponga de cursos asociados de aprendizaje electrónico. Se combinará el aprendizaje electrónico con la formación presencial para optimizar los resultados del aprendizaje haciendo que los participantes adquieran una comprensión básica antes de participar en sesiones más especializadas y prácticas.

234 La OMI comenzó a ampliar su oferta de cursos de aprendizaje electrónico y de formación digital para los Estados Miembros en 2020 en el marco de un proyecto piloto con la UMM. Hasta 2024 se habían puesto en marcha 11 cursos de aprendizaje electrónico⁷, cuatro de ellos aún en proceso de elaboración en abril de 2025 (Protocolo de Londres, Anexo V del Convenio MARPOL (Programa de la OMI contra la basura de los océanos), la traducción del Código IGS del español al francés y al inglés, y la traducción del curso del IMSAS del inglés al español). Se espera que todos ellos estén terminados en 2025. El Comité aprobó en el PICT otros tres cursos para el bienio 2024-2025 (TC 73/3(b)) sobre el Anexo II del Convenio MARPOL, las ZMES, y la revisión de un módulo del curso existente de aprendizaje electrónico de la OMI sobre las incrustaciones biológicas marinas.

235 Hasta la finalización de la labor del Comité relacionada con la elaboración del Plan de implantación del aprendizaje electrónico de la OMI, según lo acordado en el TC 74 (TC 74/16, párrafo 6.41), que consistirá en criterios acordados para la priorización de los cursos que se elaborarán en el futuro, hay una serie de iniciativas que pueden continuar en paralelo en el marco del PICT, para avanzar en la visión del aprendizaje electrónico como un pilar central del programa de cooperación técnica de la OMI.

236 Este enfoque, centrado en la preparación, la creación de capacidad y el compromiso de apoyo, puede posicionar a la OMI como una entidad adaptable y preparada para garantizar que se han sentado todas las bases necesarias para el despliegue de su plan de implantación del aprendizaje electrónico. Este enfoque centrado en la preparación garantiza que, una vez finalizado el plan, la Secretaría pueda actuar con rapidez y eficacia para implantar un programa de aprendizaje electrónico de gran repercusión que se ajuste a los objetivos más amplios de la OMI en materia de desarrollo de capacidades.

237 A escala mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Finalizar la elaboración y la modificación de los cursos de aprendizaje electrónico existentes:** seguir con la elaboración de los tres cursos aprobados por el Comité en el PICT 2024-2025, si no se han completado a finales de 2025. También puede haber cursos que requieran una actualización debido a la continua evolución del contenido de los cursos, en lo que también se avanzará.
- .2 **Traducción de los cursos actuales de aprendizaje electrónico:** en apoyo del punto del orden del día sobre el multilingüismo en la OMI y para seguir fomentando el acceso y la inclusión en la formación marítima, los cursos actuales pueden seguir traduciéndose a los tres idiomas de trabajo de la OMI (inglés, francés y español).

⁷ <https://lms.imo.org/moodle310/>

- .3 **Análisis de nuevos cursos básicos:** analizar las conclusiones de las auditorías del IMSAS (entre otros) para identificar temas comunes y de alta prioridad que podrían ser abordados en los cursos de aprendizaje electrónico, centrándose en temas básicos relevantes para la comunidad marítima; y poner en marcha nuevos cursos fuertemente respaldados por las conclusiones de los análisis.
- .4 **Reforzar la capacidad interna y la infraestructura para la implantación del aprendizaje electrónico:** con el fin de garantizar que se dispone de la capacidad y la infraestructura internas adecuadas para ampliar la oferta de cursos de formación de aprendizaje electrónico de la OMI, es necesario llevar a cabo una labor de investigación y análisis, así como una preparación técnica previa en lo que respecta a la capacidad de tecnología de la información, para preparar adecuadamente el sistema de gestión del aprendizaje de la OMI de cara al futuro. Para ello se requiere, entre otras cosas, hacer evaluaciones de las capacidades internas, las necesidades de recursos y las soluciones en materia de tecnología de la información para garantizar que la Secretaría pueda apoyar la puesta en marcha del plan de implementación una vez finalizado.
- .5 **Explorar oportunidades de asociación y movilización de recursos:** analizar y definir modelos de financiación sostenibles como las contribuciones de los Estados Miembros, las asociaciones de donantes o las colaboraciones con el sector privado para asegurar la disponibilidad continua de recursos que contribuyan al despliegue del plan de implementación del aprendizaje electrónico, una vez finalizado, incluido el apoyo para el mantenimiento del sistema de gestión del aprendizaje, las actualizaciones de los cursos y el desarrollo de nuevas áreas de contenido.
- .6 **Explorar opciones de seguimiento y evaluación del aprendizaje electrónico:** como por ejemplo, análisis de costes de los cursos puestos en marcha hasta la fecha para garantizar la normalización para el desarrollo futuro y la rentabilidad; desarrollo de indicadores clave del desempeño (KPI) preliminares y de herramientas de evaluación para el seguimiento del desempeño que permitan evaluar el éxito del aprendizaje electrónico, como la adopción del aprendizaje electrónico, los índices de finalización de los participantes, la satisfacción de los usuarios, el compromiso y el uso eficiente de los recursos; y realización de evaluaciones de los cursos para examinar los progresos del programa y ayudar a la OMI a adaptarse a la evolución de la normativa marítima y a las nuevas demandas de formación que surjan con el tiempo.

Resultado 3: Potenciar el papel de las instituciones mundiales de formación marítima de la OMI (la UMM y el IMLI) como asociados clave para impartir formación marítima a los Estados Miembros de la OMI y apoyar el mandato básico de la OMI.

238 En cuanto al enfoque de implantación del programa general de cooperación técnica de la OMI, las instituciones mundiales de formación marítima de la OMI, la UMM y el IMLI, son sus asociados principales y desempeñan un papel decisivo en la impartición de educación marítima especializada y formación jurídica en consonancia con las normas y prioridades de la OMI. El fomento de la colaboración entre la OMI, la UMM y el IMLI presenta un gran potencial de crecimiento para seguir apoyando el programa de cooperación técnica de la OMI. En función de su capacidad de implantación, la colaboración reforzada en actividades de cooperación técnica podría incluir la organización de talleres y seminarios de la OMI, el diseño

conjunto de paquetes de formación a medida, la participación activa en el desarrollo de cursos de aprendizaje electrónico y la exploración de posibilidades de explotación de una plataforma conjunta de aprendizaje electrónico. Esta creciente colaboración refuerza los vínculos institucionales y consolida la red mundial de conocimientos y experiencia marítimos al apoyar la elaboración de marcos sólidos de política y gobernanza marítimas tanto a escala nacional como mundial.

239 El objetivo es establecer mecanismos de asesoría y apoyo a la UMM y al IMLI para garantizar que dispongan de la capacidad técnica, financiera e institucional necesaria para potenciar su papel como asociados clave en la implantación del programa de cooperación técnica de la OMI, y facilitar su papel primordial en la impartición de formación marítima a los Estados Miembros de la OMI.

240 A escala mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Impartición de conferencias, seminarios y talleres en la UMM y el IMLI:** el personal de la OMI impartirá conferencias a los estudiantes de la UMM y del IMLI, compartiendo sus conocimientos especializados y contribuyendo al desarrollo de la capacidad marítima en todos los Estados Miembros de la OMI.
- .2 **Participación en reuniones de gobernanza:** el personal de la OMI participará activamente en las reuniones de gobernanza, conferencias y foros marítimos y actos de graduación de ambas instituciones, garantizando así la alineación estratégica y la complementariedad de conocimientos entre la UMM, el IMLI y la OMI.

TEMA 9: MEJORA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS MARÍTIMAS INTERNACIONALES A TRAVÉS DEL PLAN DE AUDITORÍAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA OMI

Enfoque general

241 El Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS) es un esquema fundamental previsto para potenciar y normalizar el cumplimiento de la normativa marítima internacional en todos los Estados Miembros de la OMI. Desde su creación, el IMSAS ha desempeñado un papel fundamental en el sector marítimo mundial al garantizar que todos los Estados Miembros mantengan y apliquen normas uniformes, según lo dispuesto en el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) y en los instrumentos obligatorios pertinentes de la OMI. El Código III es el pilar del IMSAS; en él se detallan las normas y protocolos requeridos que los Estados Miembros deben cumplir como parte de su compromiso con la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y el cumplimiento de la normativa.

242 El Plan de auditorías pasó a ser obligatorio en enero de 2016 y marca un hito en la misión de la OMI de armonizar las prácticas marítimas a escala mundial. Las auditorías realizadas en el marco del Plan evalúan el grado en que los Estados Miembros han aplicado y hecho cumplir las reglas de la OMI, incluidas las de los Convenios SOLAS, MARPOL y de Formación, que son fundamentales para las operaciones marítimas mundiales. La auditoría del IMSAS evalúa múltiples aspectos de la administración marítima de un país, centrándose en los marcos jurídicos, los protocolos de seguridad, las medidas de prevención de la contaminación y la observancia de las reglas de los instrumentos obligatorios que defienden la seguridad marítima y la protección del medio ambiente.

243 Aunque se han logrado avances significativos durante el primer ciclo de auditoría, persisten dificultades. La escasez de recursos, el acceso limitado a la formación y las lagunas en los conocimientos necesarios son dificultades que han afrontado muchos Estados Miembros para lograr el pleno cumplimiento. Estas limitaciones han afectado la capacidad de algunos países de responder a las conclusiones de las auditorías, lo que ha repercutido en su capacidad para ser constantes en el cumplimiento de las normas de la OMI.

244 El IMSAS opera bajo el principio rector de la mejora continua. Mediante auditorías exhaustivas, el Plan define tanto los puntos fuertes como las áreas que necesitan mejoras, incluidos los marcos reglamentarios de los Estados Miembros. La información obtenida de estas auditorías permite a los Estados Miembros elaborar medidas correctivas específicas, abordar los casos de incumplimiento e implantar medidas en materia de creación de capacidad que benefician directamente a la seguridad marítima y a la protección del medio ambiente.

245 Por otra parte, el análisis de los seis compendios de informes resumidos de auditoría (CASR) en el marco del IMSAS determinó que era necesario brindar asistencia adicional a los Estados Miembros en dos aspectos principales recurrentes de las conclusiones/observaciones en relación con la implantación efectiva y el cumplimiento de los instrumentos obligatorios pertinentes de la OMI contemplados en el IMSAS y el Código III como norma de auditoría. La implantación y el cumplimiento (Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos) de los instrumentos obligatorios de la OMI estaban entre los aspectos recurrentes que se determinaron, junto con recomendaciones a fin de ayudar a los Estados Miembros a elaborar e implantar políticas mediante la promulgación y aplicación de legislación nacional, directrices e instrucciones en los tres ámbitos de actividades: Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos (III 10/18, anexo 4, apéndices 1, 2 y 4); y anexo del documento TC 75/8/1). Teniendo en cuenta que el apoyo relativo a la implantación de los convenios pertinentes se prestará en el marco de los temas de seguridad y protección del medio ambiente, este programa se centra en apoyar la aplicación de las medidas correctivas relativas a los elementos constitutivos de los procesos de administración marítima estipulados en el Código III (enfoque sistémico).

246 El IMSAS también se centra en la creación de capacidad. El Plan no sólo evalúa el cumplimiento, sino que también capacita a los Estados Miembros ofreciéndoles asistencia técnica para reforzar sus capacidades internas. Esta asistencia es polifacética e incluye un curso de formación de aprendizaje electrónico para auditores, formación presencial para auditores, aprendizaje combinado en el que el aprendizaje electrónico va seguido de una formación presencial más específica, formación centralizada para jefes de equipos de auditoría impartida periódicamente en la sede de la OMI, talleres para administraciones marítimas y participación de observadores/auditores de los Estados Miembros en auditorías, que tienen por objeto reforzar las competencias administrativas y operativas esenciales para mantener el cumplimiento de las normas de la OMI. Al prever un marco estructurado para la formación y la creación de capacidad, el IMSAS ayuda a hacer a las administraciones marítimas más resistentes, capaces de llevar a cabo auditorías internas de forma independiente, de responder a las conclusiones de las auditorías y de aplicar medidas correctivas. El IMSAS hace especial hincapié en fomentar la diversidad de género dentro de la plantilla de auditores. Reconociendo la infrarrepresentación de las mujeres en la lista de auditores del IMSAS, el programa se dedica a ampliar las oportunidades para las auditoras, promoviendo así la paridad de género y fomentando una industria marítima más inclusiva, en línea con el ODS 5 sobre la igualdad de género.

247 En la asignación de recursos del Fondo de cooperación técnica para el bienio 2026-2027 se tuvo en cuenta el proyecto conexo existente, titulado SMART-C Leaders (TC 75/4, párrafo 22; TC 75/3 a), párrafo 125) que se centra en la creación de capacidad en

dos PEID del Pacífico para reforzar su capacidad de implantar los convenios de la OMI. Este proyecto, que comenzó en 2023 y finalizará en 2027, tiene el objetivo específico de mejorar las competencias de los países en materia de inspección de buques, supervisión por el Estado rector del puerto e inspección por el Estado de abanderamiento y ayudarles en la implantación del plan de medidas correctivas establecido tras su auditoría en el marco del IMSAS.

Enfoque de la OMI en 2026-2027

Resultado 1: Mantener una lista de auditores diversos y competentes para implantar el calendario del IMSAS en todas las regiones.

248 Este resultado se ha concebido para impartir formación a los auditores del IMSAS y a los jefes de equipos de auditoría, con el fin de garantizar que haya un grupo suficiente de auditores formados para implantar el calendario del IMSAS. Se prestará especial atención a la diversidad en los equipos de auditoría, lo que se espera redunde en beneficio de mejores resultados de las auditorías gracias a una mayor variedad de conocimientos y puntos de vista.

249 Al dotar a los participantes de los conocimientos prácticos necesarios para llevar a cabo auditorías eficaces, esta actividad contribuye directamente a mejorar la preparación para las auditorías en los diferentes Estados Miembros, así como a garantizar una afluencia constante de auditores formados que serán designados por sus Estados para su inclusión en la lista de la OMI para el IMSAS, y que estarán disponibles para las auditorías de otros Estados Miembros.

250 A escala mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Curso de aprendizaje electrónico sobre el IMSAS:** continuar con la actualización y el mantenimiento del curso de aprendizaje electrónico sobre los IMSAS y convertirlo en un requisito obligatorio para todo curso de formación de auditores, de modo que pueda ser utilizado eficazmente para reducir el tiempo y el coste de la formación de auditores (eficiencia) y mejorar los resultados de aprendizaje sobre el IMSAS (eficacia) a través de un formato de aprendizaje combinado de impartición de formación. Entre las novedades figura la traducción del curso a las lenguas oficiales en apoyo del punto del orden del día sobre el multilingüismo en la OMI.
- .2 **Curso de formación centralizado sobre el IMSAS para jefes de equipos de auditoría:** mantener y seguir desarrollando el curso de formación centralizado para jefes de equipos de auditoría a fin de garantizar que se disponga de un grupo coherente y competente de auditores principales para implantar el calendario del IMSAS en todo el mundo. El objetivo de este curso es reforzar la capacidad de liderazgo de los auditores con el potencial de convertirse en líderes en el futuro, dotándoles de los conocimientos prácticos necesarios para dirigir eficazmente equipos de auditoría, aplicar metodologías de auditoría armonizadas y mantener la calidad y coherencia de los resultados de la auditoría, de conformidad con el Marco y Procedimientos para el IMSAS de la OMI. Además, la formación fomenta la colaboración y el intercambio de mejores prácticas entre los jefes de equipos de auditoría y contribuye a mejorar la preparación para la auditoría, a una aplicación más coherente del Plan y a la disponibilidad permanente de un cuadro diverso y capaz de auditores jefe en todas las regiones.

251 A escala regional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Cursos regionales de formación para auditores:** destinado a ampliar la lista de auditores disponibles a nivel mundial, este curso semipresencial proporciona conocimientos básicos sobre las prescripciones, procedimientos y mejores prácticas de auditoría de la OMI.
- .2 **Cursos regionales de formación para auditoras:** dirigidos específicamente a aumentar la representación de las mujeres en la plantilla de auditores, esta formación semipresencial aborda las disparidades de género al tiempo que amplía la diversidad de perspectivas dentro de los equipos de auditoría.

Resultado 2: Desarrollar las capacidades de los Estados Miembros para participar en el proceso de auditoría del IMSAS

252 Este resultado se basa en la premisa de que el fortalecimiento de la capacidad interna de los Estados Miembros para prepararse y participar en el trabajo posterior a la auditoría en el marco del Plan les dota de habilidades y conocimientos básicos que conducirán a un mejor cumplimiento de los convenios y protocolos clave de la OMI. El objetivo es garantizar que todos los Estados Miembros tengan acceso a personal cualificado que pueda apoyar el cumplimiento de las normas de la OMI.

253 Esto requiere, entre otros, la formación de los Estados Miembros sobre cómo ejecutar un plan de medidas correctivas eficaz para el trabajo posterior a la auditoría que ayude a reforzar la implantación y el cumplimiento de las normas de seguridad marítima y medio ambiente y contribuya a fomentar una industria marítima mundial más segura y sostenible.

254 Este resultado pretende además favorecer el intercambio de conocimientos y la creación de redes entre los Estados Miembros, así como fomentar la cooperación para abordar problemas relacionados con el cumplimiento. De esta manera se promueve asimismo la adopción de un enfoque regional de la preparación de auditorías, la definición de obstáculos para la finalización de auditorías, la aplicación efectiva de medidas para abordar las conclusiones y observaciones, y la determinación de las necesidades de creación de capacidades relacionadas.

255 Este resultado ayudará además a los Estados Miembros a prepararse para las auditorías durante el segundo ciclo de auditoría, en consonancia con un mecanismo de supervisión continua del IMSAS, cuya creación está prevista. El mecanismo de supervisión continua consta de dos etapas: la Etapa 1, que se centra en la priorización y programación de auditorías; y la Etapa 2, que tiene lugar aproximadamente seis meses antes de la auditoría y comprende un examen técnico de la información presentada por el Estado Miembro. En este examen se evaluará el índice de verificación, se hará un análisis de carencias basado en la Lista no exhaustiva de obligaciones (según la resolución A.1187(33) revisada) y se examinarán las respuestas al cuestionario de la auditoría del Estado. Cuando proceda, se pondrán a disposición proyectos de cooperación técnica y actividades de asistencia específicas para ayudar a los Estados Miembros a completar y presentar la información pertinente (índice de verificación, análisis de carencias y cuestionario de la auditoría del Estado de manera oportuna y exhaustiva).

256 A escala regional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Talleres regionales para administraciones marítimas:** estos talleres reúnen a funcionarios de las administraciones marítimas de varios Estados Miembros de una misma región para fomentar el aprendizaje entre homólogos y compartir conocimientos sobre prácticas eficaces de

preparación de auditorías y cumplimiento de la normativa. Los talleres regionales también promueven la colaboración y las prácticas de armonización dentro de contextos geográficos comunes para apoyar la preparación de auditorías, identificar los obstáculos al llevarla a cabo, aplicar medidas eficaces para tener en cuenta las conclusiones y las observaciones, y determinar las necesidades de creación de capacidades relacionadas.

257 A escala nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Talleres nacionales para las administraciones marítimas:** estos talleres se imparten utilizando el programa estándar de formación para auditorías del IMSAS con actividades interactivas adaptadas a cada país y orientaciones específicas para las necesidades de cumplimiento de cada Estado. Los talleres se centran en las prescripciones del Código III y en las mejores prácticas de preparación de auditorías, la planificación y aplicación de medidas correctivas, así como en la participación en el seguimiento de las auditorías. Además del programa estándar, los talleres se centrarán en los problemas relacionados con el cumplimiento que puede afrontar un Estado Miembro al prepararse para su próxima auditoría y le ayudarán a elaborar una hoja de ruta para prepararse para la auditoría.
- .2 **Participación de auditores observadores:** los representantes de los Estados Miembros tienen la oportunidad de participar en auditorías en otros países. Al formar parte del equipo auditor, estos representantes adquieren experiencia práctica en la realización de auditorías, así como en la aplicación de las lecciones aprendidas a las auditorías internas de su administración y en la mejora del nivel de implantación y cumplimiento de los instrumentos aplicables de la OMI.
- .3 **Elaboración de los planes de medidas correctivas:** tras una auditoría, expertos formados ayudan a los Estados Miembros a elaborar y presentar su plan de medidas correctivas para tener en cuenta las conclusiones y las observaciones identificadas durante la auditoría, en particular, la causa o causas originaria (s), las medidas correctivas necesarias y la fecha de ultimación prevista para la implantación del plan de medidas correctivas. También puede prestarse asistencia para elaborar una metodología que permita comunicar al jefe del equipo de auditoría y a la OMI los progresos realizados en la implantación del plan de medidas correctivas.

Resultado 3: Fomentar en los Estados Miembros una cultura de mejora continua en el cumplimiento de las normas internacionales.

258 La OMI trata de fomentar una cultura de mejora continua en el cumplimiento de las normas internacionales mediante el establecimiento de mecanismos de supervisión, análisis y seguimientos continuos con los Estados Miembros tras las auditorías para garantizar que las mejoras iniciales se mantengan y que el marco reglamentario general siga reforzándose con el tiempo.

259 Esto supone apoyar a los Estados Miembros en la aplicación de las medidas correctivas acordadas tras la auditoría. Además, la OMI procura garantizar que los Estados Miembros dispongan de los recursos y la supervisión necesarios para aplicar las medidas correctivas de forma eficaz y oportuna.

260 A escala mundial, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Investigación y análisis de los datos de las auditorías:** el análisis periódico de las conclusiones y tendencias de las auditorías de los Estados Miembros ayuda a la OMI a definir áreas comunes de incumplimiento y proporciona información para desarrollar futuros materiales y talleres de formación. Este enfoque basado en los datos contribuye a la mejora continua tanto de la concepción como de la ejecución de las actividades de creación de capacidad.

261 A escala regional y nacional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Asistencia posterior a la auditoría para implantar el plan de medidas correctivas:** expertos formados trabajan directamente con los Estados Miembros para apoyar la implantación del plan de medidas correctivas acordado, lo que incluye el examen del plan, la orientación sobre cómo aplicar las medidas y la ayuda para subsanar las deficiencias sistémicas o institucionales que puedan obstaculizar la aplicación de dichas medidas.

TEMA 10: DIVULGACIÓN DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA - PROMOVER EL SECTOR MARÍTIMO Y ALCANZAR OBJETIVOS MUNDIALES MEDIANTE ASOCIACIONES

Enfoque general

262 En septiembre de 2015, los 193 Estados Miembros de las Naciones Unidas adoptaron por unanimidad la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que comprende 17 ODS y 169 metas relacionadas que hacen hincapié en la necesidad de considerar simultáneamente los aspectos sociales, económicos y ambientales del desarrollo sostenible. El sistema de las Naciones Unidas está plenamente comprometido con la consecución de la Agenda 2030 sobre la base de los conocimientos especializados y los puntos fuertes combinados de cada entidad del sistema, y en garantizar la coherencia universal. Con el fomento de la colaboración se pretende eliminar la duplicación y la fragmentación dentro del sistema de las Naciones Unidas. Entre otras estrategias de la ONU de apoyo a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas figuran la Cooperación Sur-Sur, numerosas iniciativas con visión de futuro y programas regionales como la Estrategia Marítima Integrada de África 2050.

263 Como organismo especializado de las Naciones Unidas y parte del sistema de la ONU, la OMI tiene un papel importante que desempeñar en la consecución de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular, apoyar a los Estados Miembros en su contribución a los ODS en especial a los PEID y los PMA. El mundo depende del transporte marítimo internacional y se beneficia de su buen funcionamiento, gracias al cual alimentos, productos básicos, materias primas, energía y bienes de consumo se transportan de forma fiable y eficaz por todo el planeta a bajo coste. El transporte marítimo internacional es fundamental para el funcionamiento del comercio mundial, que sustenta el desarrollo sostenible en todo el planeta, al constituir un medio fiable y de bajo coste para transportar mercancías por todo el mundo, facilitar el comercio y contribuir a crear prosperidad entre las naciones y los pueblos.

264 Por lo tanto, es importante que el sector marítimo mantenga un lugar destacado en la escena internacional para reconocer el transporte marítimo sostenible como un factor facilitador transversal que contribuye a la consecución de los objetivos de la Agenda 2030. El fomento del sector marítimo incluye el apoyo al desarrollo de los sectores portuario y del transporte marítimo, la promoción de la marinería como una opción atractiva de carrera

profesional para los jóvenes, tanto hombres como mujeres, y la facilitación del comercio interregional e intrarregional por mar para promover la fabricación y la exportación de productos acabados en lugar de sólo materias primas, con los consiguientes beneficios, entre ellos el aumento de las oportunidades de empleo sostenible para las poblaciones en tierra. En definitiva, un sector del transporte marítimo más eficiente, que colabore con un sector portuario apoyado por los gobiernos, será un motor fundamental hacia la estabilidad mundial y el desarrollo sostenible por el bien de todas las personas.

265 El compromiso de la OMI se logra a través de la implantación de la Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030 (La Estrategia) (resolución A.1166 (32)), que también apoya a los Estados Miembros para cumplir los aspectos marítimos de la Agenda 2030 y los ODS, a través de un enfoque en el apoyo al desarrollo y la implementación de políticas y estrategias marítimas nacionales sólidas basadas en el aprovechamiento de todo el potencial de las economías marítimas. A este respecto, entre los documentos orientativos importantes figuran la resolución A.1126(30) "Vínculos entre la labor de asistencia técnica de la OMI y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible" y la resolución A.1127(30) "Principios rectores del Programa integrado de cooperación técnica de la OMI en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible".

266 La Estrategia prevé varios objetivos ambiciosos, que sólo pueden alcanzarse mediante asociaciones eficaces y la movilización de recursos. En consonancia con el tema de la "divulgación", este programa temático apoyará la ejecución de los "Acuerdos de financiación y asociación revisados para garantizar la eficacia y la sostenibilidad del Programa Integrado de Cooperación Técnica" (resolución A.1167(32)) y la "Implantación de la Estrategia de movilización de recursos a largo plazo" (TC 69/4(a)) para lograr la ejecución del programa general de cooperación técnica de la OMI.

Enfoque de la OMI en 2026-2027

Resultado 1: Promoción del sector marítimo para garantizar que las cuestiones marítimas mundiales sigan siendo prioritarias en las agendas mundiales de desarrollo

267 Este resultado tiene por objeto aumentar la visibilidad del sector marítimo en los debates mundiales sobre desarrollo y garantizar que las prioridades marítimas sigan ocupando un lugar destacado en las agendas políticas internacionales. La promoción de la economía azul sostenible y el papel crucial de los instrumentos de la OMI en el progreso relacionado con los objetivos mundiales de sostenibilidad son aspectos fundamentales en este sentido. Al abogar por la adopción, implantación y cumplimiento de estos instrumentos, la OMI contribuye a impulsar los aspectos marítimos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

268 Además, la promoción de las contribuciones del sector en diversas cuestiones de alcance mundial requiere estrategias de comunicación innovadoras y atractivas. Este resultado se centra en mejorar la narrativa global en torno al sector marítimo mediante actos, campañas e informes en tiempo real que tengan eco entre las partes interesadas de todo el mundo.

269 A escala mundial, regional y nacional, la OMI pondrá en marcha iniciativas como:

- .1 **Promoción del desarrollo marítimo y de la economía azul sostenible** mediante campañas mundiales, debates en los foros de las Naciones Unidas y actividades estratégicas de divulgación que destaquen la importancia de los instrumentos de la OMI para alcanzar los ODS.

- .2 **Aumento de la sensibilización mediante informes en tiempo real y apoyo a las campañas de la OMI:** herramientas y métodos de relaciones públicas para poner de relieve la labor de creación de capacidad de la OMI y sensibilizar al público sobre cuestiones marítimas clave a través de actos como el Día de la Gente de Mar, concebidos para poner de relieve las carreras marítimas y atraer a los jóvenes al sector.
- .3 **Tablero de cooperación técnica basado en la web:** desarrollo y mantenimiento de una plataforma interactiva y fácil de usar para proporcionar actualizaciones en tiempo real sobre el progreso y las repercusiones de los proyectos de cooperación técnica de la OMI en todo el mundo, accesible para los Estados Miembros de la OMI, los donantes y las partes interesadas.
- .4 **Elaboración de materiales de comunicación y divulgación:** informes anuales sobre los efectos de la cooperación técnica con infografías, estudios de casos y proyectos destacados; relatos de proyectos sobre el terreno para poner de relieve los resultados tangibles de las iniciativas de cooperación técnica con el fin de aumentar su visibilidad y credibilidad; materiales de promoción de actos, como folletos, pancartas y presentaciones para actos de la OMI, a saber. exposiciones durante el CCT y reuniones de donantes; y desarrollo de material de apoyo a la participación del sector privado que muestren las oportunidades de apoyo a las iniciativas de cooperación técnica.
- .5 **Representación de la OMI en los procesos del sistema de las Naciones Unidas:** garantizar la inclusión de las cuestiones marítimas en los programas mundiales de desarrollo y acción para el clima.
- .6 **Aprovechar las narraciones digitales y las redes sociales:** propagar las historias de éxito destacando el trabajo de la gente de mar, los profesionales marítimos y las comunidades costeras y sensibilizar al público sobre las contribuciones de las mujeres y los jóvenes en el sector marítimo.

Resultado 2: Fomento de asociaciones para la definición de las necesidades de creación de capacidad y la movilización de recursos

270 Satisfacer las complejas y diversas necesidades de los Estados Miembros de la OMI requiere el establecimiento de asociaciones sólidas y una movilización coordinada de recursos. Este resultado tiene por objeto crear alianzas estratégicas entre gobiernos, asociados para el desarrollo, el sector privado y la sociedad civil para evaluar las necesidades en tiempo real, movilizar recursos y apoyar el desarrollo sostenible en el sector marítimo. Los marcos de asociación eficaces garantizan que las iniciativas de creación de capacidad estén impulsadas por la demanda, sean pertinentes desde el punto de vista cultural y puedan ampliarse a todas las regiones. El fomento de estas asociaciones mejora la capacidad de la OMI para responder de forma flexible y sostenible a las necesidades de los Estados Miembros, de modo que, a la postre, contribuye a la seguridad, fiabilidad y responsabilidad con el medio ambiente de las operaciones marítimas en todo el mundo.

- 271 A escala mundial, regional y nacional, la OMI pondrá en marcha iniciativas como:
- .1 **reforzar las asociaciones de cooperación técnica:** potenciar las evaluaciones en curso y garantizar una adecuación continua entre las necesidades de los Estados Miembros y los recursos disponibles;
 - .2 **foros regionales de evaluación de las necesidades marítimas:** permitir a los Estados Miembros y asociados crear conjuntamente planes de acción e identificar áreas prioritarias de creación de capacidad;
 - .3 **elaboración de un portal mundial de asociaciones marítimas** para facilitar la coordinación, compartir oportunidades y hacer un seguimiento de los avances de las distintas iniciativas;
 - .4 **preparación de propuestas de proyectos para apoyar los esfuerzos de movilización de recursos:** promover la transparencia y captación de nuevas fuentes de financiación para el desarrollo marítimo en consonancia con las necesidades y prioridades de los Estados Miembros; y
 - .5 **participación del sector privado y el mundo académico** en la concepción y la ejecución de proyectos de creación de capacidad, incorporando la innovación y las tecnologías emergentes.

Resultado 3: Apoyo a la implantación de la Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030, entre otros, mediante la supervisión y la evaluación del marco estratégico de cooperación técnica

272 La Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030 (resolución A. 1166(32)) constituye un marco integral para mejorar el impacto y la coherencia de la labor de cooperación técnica de la OMI. La línea de trabajo 1 de la Estrategia titulada "Reformar y racionalizar la organización interna de la OMI para la prestación de asistencia técnica", tiene por objeto mejorar las funciones internas de la Secretaría para garantizar que la cooperación técnica se coordine de la manera más eficiente.

273 Este resultado se ha concebido para facilitar las mejoras institucionales de la calidad, la coordinación, el seguimiento, la evaluación y la ejecución de las actividades de creación de capacidad. Asimismo, mediante este resultado se apoya el cambio sistémico a largo plazo al garantizar la conformidad de los programas de formación, las iniciativas de transferencia de conocimientos y los mecanismos de apoyo de la OMI con las prioridades estratégicas y que se adapten a los desafíos que vayan surgiendo. En particular, se hace hincapié en cuestiones como una planificación sólida, informes transparentes, herramientas estandarizadas y la cooperación regional, creando así una plataforma para el aprendizaje continuo, la innovación y el progreso.

- 274 A escala mundial, regional y nacional, la OMI pondrá en marcha iniciativas como:
- .1 **implantación de las recomendaciones de la evaluación de los efectos de la cooperación técnica:** de conformidad con las Reglas de funcionamiento del Fondo de cooperación técnica, revisadas (TC.1/Circ.76), cada cuatro años la OMI lleva a cabo una evaluación de los efectos y este programa apoyará la implantación de las recomendaciones pertinentes;
 - .2 **examen y actualización de los procedimientos internos de cooperación técnica:** a raíz de las recomendaciones de anteriores evaluaciones de los efectos, así como de la reestructuración de la División de Cooperación

Técnica e Implantación de Instrumentos, es necesario actualizar el manual de procedimientos internos de cooperación técnica a efectos de coordinación interna de la Secretaría;

- .3 **talleres internos anuales de seguimiento y evaluación del aprendizaje** para estimar el progreso de programas específicos, compartir las lecciones aprendidas y ajustar la programación en función de las pruebas y la información recibida;
- .4 **creación de un concentrador mundial de conocimientos para la creación de capacidad:** ofrecer acceso abierto a recursos, conjuntos de herramientas y estudios de casos en beneficio de los Estados Miembros y de las partes interesadas;
- .5 **implantación de sistemas de intercambio entre homólogos y planes de tutoría:** favorecer el apoyo de los países con sistemas marítimos más maduros a los que tienen necesidades emergentes.

TEMA 11: PROGRAMA DE PRESENCIA REGIONAL DE LA OMI - ESTADOS MIEMBROS QUE COLABORAN CON LA OMI Y RECIBEN ASISTENCIA LOCAL

Enfoque general

275 El compromiso con los Estados Miembros a nivel local es esencial para que la OMI garantice la implantación efectiva de sus instrumentos, con vistas a su aplicación universal y uniforme. Al fomentar una colaboración y comunicación más estrechas dentro de las regiones, la OMI puede comprender y responder mejor a los retos, capacidades y prioridades propios de los distintos países y regiones. Este compromiso localizado no sólo refuerza la prestación de asistencia técnica y la creación de capacidad, sino que también promueve una mayor implicación, cumplimiento y alineación con los instrumentos de la OMI.

276 La OMI reconoció por primera vez el valor del apoyo regional en 1997 con el establecimiento su Programa de presencia regional, que sigue siendo uno de los principales mecanismos para mejorar la capacidad de la Organización para apoyar a los Estados Miembros de una manera más adaptada y con mayor capacidad de respuesta y repercusión. Hasta la fecha, el Programa consta de siete Oficinas de presencia regional (RPO), que apoyan los objetivos establecidos en la línea de trabajo 3 de la Estrategia de la Década de creación de capacidad 2021-2030 (resolución A. 1166(32)). Su papel consiste en tender puentes entre la identificación de las necesidades marítimas regionales y la puesta en marcha de iniciativas de creación de capacidad, fomentando la autosuficiencia institucional y promoviendo la gobernanza marítima mediante el intercambio de información, el refuerzo de las asociaciones y la creación de capacidad específica de cada región. El papel estratégico de las RPO se destaca con más detalle en los documentos TC 75/7 y TC 75/13, anexo 4.

277 Cada una de las siete RPO, establecidas en virtud de memorandos de entendimiento con los Gobiernos de sus respectivas sedes, cuenta con un Coordinador Regional designado que requiere un apoyo financiero continuado a través del Fondo de cooperación técnica de la OMI, así como apoyo en especie del Estado anfitrión. Estas RPO se encuentran en:

- .1 Caribe – Puerto España (Trinidad y Tabago);
- .2 Asia Oriental – Manila (Filipinas);
- .3 África oriental y meridional – Nairobi (Kenya);

- .4 Oriente Medio y Norte de África - Alejandría, Egipto (inaugurada en enero de 2025);
- .5 Islas del Pacífico - Suva, Fiji (inauguración prevista para agosto de 2025).
- .6 África occidental y central (anglófona) – Accra (Ghana); y
- .7 África occidental y central (francófona) – Abiyán (Côte d'Ivoire).

278 Además, el Comité se ha comprometido firmemente a seguir desarrollando y ampliando el Programa. El Comité, en su 74º periodo de sesiones (TC 74) acordó llevar a cabo un examen amplio de la naturaleza de las Oficinas de presencia regional que abarque el mandato, la movilización de recursos y las capacidades de despliegue, y expresaron su apoyo a la conversión de una de las cuatro RPO en África de su estado actual en una RPO modelo para avanzar en los planes de examen, ampliación y reforma del Programa de Oficinas de presencia regional (TC 74/16, párrafos 6.7 a 6.10). El examen comenzó a finales de 2024 y, a la espera de las conclusiones del informe, se estima que será necesario reforzar la creación de capacidad a lo largo del bienio 2026-2027 para implantar las recomendaciones y las mejoras estratégicas.

279 Implantar mecanismos de diálogo estructurado y significativo dentro de las regiones es esencial para garantizar que la determinación de las necesidades de creación de capacidad marítima sea a la vez exhaustiva y representativa, especialmente para garantizar la alineación con el marco estratégico de cooperación técnica de la OMI. Las plataformas de diálogo periódicas y bien organizadas -como las consultas regionales, los grupos de trabajo técnicos o las reuniones de jefes de administraciones marítimas- crean un espacio para que los Estados Miembros articulen sus retos específicos, compartan experiencias y colaboren en prioridades comunes. Estos mecanismos fomentan una voz regional más coordinada, reducen la fragmentación y ayudan a crear consenso sobre áreas estratégicas para el desarrollo. Es importante destacar que este diálogo contribuye directamente al proceso centralizado de planificación de la cooperación técnica de la OMI, garantizando que la programación global responda a las realidades regionales. Al integrar en su planificación información procedente de las regiones, la OMI puede asignar recursos de forma más eficaz, concebir intervenciones a medida y mejorar las repercusiones generales y la apropiación de sus iniciativas de asistencia técnica.

280 Por lo tanto, este programa temático está diseñado para facilitar la continuación del Programa de presencia regional con mejoras en curso para ampliar su alcance estratégico. Este resultado también es necesario para lograr una cobertura regional uniforme y una prestación equitativa de la cooperación técnica y permite a la OMI proporcionar un apoyo estructurado y centrado en las regiones, que capacite a los Estados Miembros para cumplir las obligaciones internacionales, así como reforzar la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio ambiente. De este modo se fortalecerá la participación regional y se crearán oportunidades destinadas a ampliar estratégicamente la presencia regional de la OMI con el fin de aumentar el apoyo a los Estados Miembros, especialmente a los PEID y a los PMA, en el cumplimiento de sus obligaciones marítimas y la observancia de los instrumentos de la OMI.

Enfoque de la OMI en 2026-2027

Resultado 1: Promover el Programa de presencia regional de la OMI para la implantación eficiente y eficaz del programa de cooperación técnica de la OMI.

281 Las RPO son concentradores de conexiones fundamentales para abordar problemas regionales específicos que proporcionan cooperación técnica, facilitan asociaciones y garantizan la aplicación efectiva de los instrumentos de la OMI en sus respectivas regiones. Este resultado reforzará el papel operativo y estratégico de las RPO a la hora de llevar a cabo iniciativas de creación de capacidad adaptadas a las prioridades marítimas regionales. La proximidad de las RPO a los Estados Miembros permite determinar las necesidades específicas, fomentando intervenciones eficaces que mejoren la seguridad marítima y la protección del medio ambiente en sus regiones específicas.

282 En consonancia con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, los representantes de las RPO participarán en reuniones relacionadas con el sector marítimo a escala regional y nacional. Las RPO son también fundamentales para promover la igualdad de género; a través de reuniones y foros regionales sus Coordinadores Regionales abogan por la capacitación de las mujeres en el sector marítimo.

283 A nivel regional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Nombramiento de un Coordinador Regional** como punto focal regional clave para mantener una comunicación continua entre la OMI y los Estados Miembros y garantizar respuestas y coordinación oportunas sobre las necesidades técnicas.
- .2 **Revisión estratégica e implantación de las RPO:** efectuar el examen amplio del Programa de presencia regional de la OMI y apoyar la implantación de las recomendaciones que puedan acordarse en futuros periodos de sesiones del Comité.

Resultado 2: Coordinación regional estratégica de las necesidades y retos para la futura planificación del desarrollo de capacidades

284 Este resultado está diseñado para promover mecanismos de coordinación de la definición de necesidades y retos regionales que sustenten el proceso de planificación del programa de cooperación técnica de la OMI. La coordinación estratégica regional desempeña un papel fundamental a la hora de definir con precisión y priorizar las necesidades y problemas específicos a los que se enfrentan los Estados Miembros, especialmente en las regiones en desarrollo. Mediante el establecimiento de mecanismos regionales sólidos de consulta, recopilación de datos e intercambio de conocimientos, la OMI puede garantizar que las iniciativas de creación de capacidad se ajusten mejor a las realidades sobre el terreno. Este planteamiento permite una asignación más eficiente de los recursos, evita la duplicación de esfuerzos y favorece la concepción de intervenciones a medida, que reflejen la dinámica regional. En última instancia, la coordinación regional refuerza los cimientos de la planificación a largo plazo y la implantación sostenible de los instrumentos de la OMI. Los procesos de consulta regional también integrarán sistemáticamente las recomendaciones de las auditorías de los Estados Miembros para afinar el establecimiento de prioridades.

285 A nivel regional, la OMI ayudará a los Estados Miembros de la siguiente manera:

- .1 **Apoyo a la reuniones regionales de los jefes de las administraciones marítimas:** proporcionar apoyo técnico, logístico y analítico para garantizar una participación inclusiva y órdenes del día estructurados que permitan a

los Estados Miembros determinar y validar colectivamente las prioridades regionales, intercambiar información sobre las dificultades operacionales y las mejores prácticas, y contribuir con recomendaciones concretas para sustentar la planificación estratégica de la OMI de futuras iniciativas de creación de capacidad. Los resultados se documentarán y se incorporarán sistemáticamente al programa de cooperación técnica de la OMI para garantizar la armonización entre las necesidades regionales y los mecanismos de apoyo mundiales.

- .2 **Elaborar planes de asociación/hojas de ruta regionales y nacionales** creados conjuntamente con los Estados Miembros para alinear las actividades de apoyo con los programas temáticos de la OMI a nivel regional y nacional y establecer así una plataforma para intervenciones a más largo plazo y un mejor seguimiento de las repercusiones y la eficacia de los resultados marítimos.
- .3 **Apoyar la formación o el fortalecimiento de redes o foros marítimos regionales:** fomentar la colaboración a través de plataformas multipartitas que reúnan a las administraciones marítimas, las instituciones académicas, los representantes de la industria y a otros actores relevantes dentro de cada región para que sirvan como espacios de colaboración para el diálogo, el intercambio de conocimientos y la resolución conjunta de problemas relacionados con los retos marítimos como la aplicación de la normativa, la innovación y el desarrollo de la capacidad. Estos foros pueden generar soluciones impulsadas a nivel regional, promover planteamientos armonizados e identificar tendencias emergentes que pueden sustentar tanto las políticas nacionales como las estrategias de asistencia técnica de la OMI.
- .4 **Aprovechar las asociaciones con organizaciones regionales:** concebir y ejecutar conjuntamente iniciativas de creación de capacidad con asociados regionales que cuenten con un profundo conocimiento del contexto, relaciones de confianza y marcos de gobernanza existentes que pueden mejorar el alcance, la pertinencia y la sostenibilidad de las actividades de cooperación técnica de la OMI. Con ello se pretende evitar la duplicación, alinearse con las agendas de desarrollo regional y promover sinergias con otras iniciativas en curso.