

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44(0)20 7735 7611

Facsímil: +44(0)20 7587 3210

Circular nº 4959

10 enero 2025

A: Todos los Miembros de la OMI
Naciones Unidas y organismos especializados
Organizaciones intergubernamentales
Organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo

Asunto: **Día Marítimo Mundial de 2025**

1 El Secretario General tiene el honor de anunciar que el **Día Marítimo Mundial** se celebrará en la sede de la OMI el 25 de septiembre de 2025, y está previsto que el evento paralelo del **Día Marítimo Mundial de 2025** se celebre en los Emiratos Árabes Unidos. Los pormenores se anunciarán a su debido tiempo

2 El lema marítimo mundial de este año es:

**"Nuestros océanos,
Nuestra obligación,
Nuestra oportunidad"**

y se adjunta un documento informativo en el anexo de la presente circular para ayudar a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que preparen sus propias actividades y comunicaciones en relación con el lema para conmemorar el Día Marítimo Mundial.

3 Los materiales visuales para la promoción del lema pueden descargarse del sitio web de la OMI en inglés (pulse [aquí](#) para acceder directamente) y pronto estarán disponibles en todos los demás idiomas oficiales de la Organización: árabe, chino, español, francés y ruso. Además, el mensaje oficial del Secretario General sobre el lema de este año se distribuirá a su debido tiempo.

4 Para promover este lema de modo más amplio, se alienta a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones con carácter de observadoras a que organicen, siempre que sea posible, eventos adecuados a lo largo del año y a que informen a la Secretaría lo antes posible de cualquier actividad prevista. Se alienta además a la participación en las redes sociales a través de X (antes conocida como Twitter) utilizando la etiqueta **#WorldMaritimeDay**. También pueden enviarse fotografías de los eventos a: media@imo.org.

ANEXO

LEMA DEL DÍA MARÍTIMO MUNDIAL DE 2025

NUESTROS OCÉANOS, NUESTRA OBLIGACIÓN, NUESTRA OPORTUNIDAD

Documento informativo

INTRODUCCIÓN

Los océanos son indispensables para que la humanidad siga existiendo, producen la mitad del oxígeno del planeta y proporcionan alimentos, empleo y actividades de recreo a gran parte de la población mundial, lo que fomenta el crecimiento económico. Más de tres mil millones de personas dependen de los alimentos procedentes del mar como fuente de proteínas y nutrientes clave. Los océanos también regulan el clima del planeta al absorber dióxido de carbono y calor, lo que mitiga los efectos del cambio climático. La protección de los océanos no es una mera cuestión de conservación del medio ambiente para salvaguardar su inestimable biodiversidad, sino una necesidad para el bienestar y la supervivencia de la humanidad y la estabilidad de los ecosistemas de la Tierra.

Como piedra angular del transporte y los negocios mundiales, los océanos son esenciales para la economía mundial, ya que más del 80 % del comercio utiliza rutas marítimas para el transporte de mercancías por todo el planeta. Asimismo, genera empleo para millones de personas. El sector del transporte marítimo, como mayor usuario del espacio oceánico, también desempeña, naturalmente, una función central en la gestión y la protección de sus recursos, pues colabora de forma estrecha con la mayoría del resto de usuarios de los océanos en ámbitos como la pesca, el turismo, la investigación y la exploración de los recursos marinos.

Desde la adopción de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas en 2015, en particular el ODS 14 (Vida submarina), los Estados Miembros y la comunidad internacional han adoptado una serie de medidas para seguir reforzando la gestión del espacio oceánico y sus recursos. Sin embargo, en un sentido más amplio, el lema también está vinculado al ODS 13 (Acción por el clima) y a otros ODS, incluidos, entre otros, el ODS 9 (Industria, innovación e infraestructura) y el ODS 17 sobre Asociaciones.

El lema para 2025 ofrece flexibilidad a la Secretaría de la OMI, a los Estados Miembros y a las organizaciones observadoras para poner de relieve la importancia de la labor de la OMI en el contexto de los esfuerzos mundiales en curso para proteger el océano de la multitud de amenazas a las que se enfrenta a causa de las actividades humanas. Este lema también mostrará el estrecho vínculo entre el sector del transporte marítimo y la OMI con otras partes interesadas y sectores del medio marino, y destacará la importancia de la colaboración y la coordinación para garantizar la utilización sostenible y segura de los recursos oceánicos.

LAS NACIONES UNIDAS Y LOS OCÉANOS

Las Naciones Unidas desempeñan un papel crucial en la protección de los océanos del mundo a través de diversas iniciativas, tratados y organismos especializados. Tras reconocer la importancia de los océanos para el bienestar de la humanidad y la salud del planeta, ya que regulan el clima, proporcionan alimentos y mantienen la biodiversidad, las Naciones Unidas han establecido un marco para la gobernanza, la conservación y el uso sostenible de los océanos. Mediante el fomento de la cooperación internacional, el establecimiento de normas

mundiales y el avance de las ciencias oceánicas, las Naciones Unidas contribuyen a garantizar que los océanos sigan prosperando para las generaciones futuras.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), 1982

La principal herramienta de las Naciones Unidas para gobernar los océanos es la CNUDM, adoptada en 1982. A menudo denominada la "Constitución de los Océanos", la CNUDM establece el marco jurídico para el uso y la conservación de los mares y sus recursos. Establece normas sobre fronteras marítimas (definición de aguas territoriales nacionales, zonas económicas exclusivas (ZEE) y alta mar, lo que ayuda a gestionar la jurisdicción con respecto a los recursos oceánicos), gestión de recursos (una estructura para el uso sostenible de los recursos marinos, como la pesca y la explotación minera de los fondos marinos), protección del medio marino (obliga a los signatarios a tomar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres, buques y otras actividades) y resolución de disputas (mecanismos para resolver disputas sobre fronteras marítimas, uso de recursos y daños ambientales). La CNUDM ha sido decisiva para fomentar la cooperación entre las naciones en la gestión sostenible de los recursos oceánicos y ha contribuido a mitigar conflictos por reivindicaciones territoriales y derechos de pesca.

La relación entre la CNUDM y la OMI es de sinergia y complementariedad. La CNUDM constituye el marco jurídico general para la gobernanza de los océanos del mundo, incluida la protección del medio marino y la reglamentación de la navegación. La OMI, por su parte, elabora las normas y reglas técnicas que hacen efectivas las disposiciones de la CNUDM, sobre todo en ámbitos como la seguridad marítima y la prevención y contención de la contaminación marina. Juntas, garantizan que las actividades marítimas se lleven a cabo de forma responsable, sostenible y segura, y de que beneficien tanto al medio ambiente como al comercio mundial.

Objetivo de Desarrollo Sostenible 14: Vida submarina

El ODS 14 se centra en la conservación y el uso sostenible de los océanos, los mares y los recursos marinos, e incluye metas que tienen por objeto reducir la contaminación del mar (prevenir y reducir significativamente la contaminación marina para 2025, en particular la procedente de actividades terrestres, como desechos plásticos y escorrentía de nutrientes), gestionar de forma sostenible la pesca (eliminar la sobrepesca y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), al mismo tiempo que se promueven prácticas pesqueras sostenibles), conservar los ecosistemas marinos (protección del 30% como mínimo de las zonas marinas y costeras para 2030, garantizando la preservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos) y luchar contra la acidificación de los océanos (minimizar los efectos de la acidificación de los océanos, como resultado del aumento de los niveles de dióxido de carbono que amenazan la vida marina). Las Naciones Unidas supervisan los avances hacia los objetivos y alientan a los Estados Miembros a implantar políticas que se ajusten a estos objetivos mundiales.

Conferencia de 2025 de las Naciones Unidas sobre los Océanos para apoyar la implantación del ODS 14

En 2017 las Naciones Unidas convocaron la primera Conferencia sobre los Océanos para apoyar la implantación del ODS 14, organizada conjuntamente por Fiji y Suecia en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York. La segunda Conferencia sobre el Océano se celebró en 2022 y fue organizada conjuntamente por Kenya y Portugal en Lisboa (Portugal); y la tercera conferencia, que organizarán conjuntamente Costa Rica y Francia bajo el lema "Acelerar la acción y movilizar a todos los agentes para conservar y utilizar sosteniblemente

el océano", tendrá lugar en junio de 2025 en Niza (Francia). La OMI participará de forma activa en la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Océanos.

Decenio de las Naciones Unidas de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible (2021-2030)

Las Naciones Unidas declararon los años 2021 a 2030 Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible, una iniciativa dirigida por la COI/UNESCO. El Decenio tiene por objeto promover los conocimientos científicos, mejorar la vigilancia de los océanos y fomentar la cooperación internacional para hacer frente a los desafíos a los que se enfrentan los océanos. Entre sus principales objetivos figura la cartografía de todo el fondo oceánico para 2030, lo que ofrecerá datos fundamentales para la planificación y conservación del medio marino; mejorar la comprensión mundial de los ecosistemas oceánicos y fomentar las innovaciones en materia de conservación marina; y respaldar el ODS 14, centrándose en la creación de la capacidad científica necesaria para alcanzar sus metas.

Actualmente, la OMI está representada en la Junta Asesora del Decenio de 2024, en la que ofrece asesoramiento estratégico sobre su aplicación.

Acuerdo sobre Diversidad Biológica Fuera de la Jurisdicción Nacional (BBNJ)

En junio de 2023 se adoptó un nuevo instrumento internacional jurídicamente vinculante de conformidad con la CNUDM que regula los océanos, el Acuerdo en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativo a la Conservación y el Uso Sostenible de la Diversidad Biológica Marina de las Zonas Situadas Fuera de la Jurisdicción Nacional (Acuerdo BBNJ) (A/CONF.232/2023/4) tras casi dos décadas de negociaciones. La OMI realizó aportaciones pertinentes a lo largo de las negociaciones del texto del Acuerdo. A diciembre de 2024, el Acuerdo había sido firmado por 105 países, y ratificado por 15 (el tratado requiere 60 ratificaciones para entrar en vigor).

El Acuerdo BBNJ llena un vacío importante en la gobernanza de los océanos al abordar cuestiones tales como el uso sostenible de los recursos genéticos marinos, las evaluaciones del impacto ambiental y el establecimiento de zonas marinas protegidas en aguas internacionales (alta mar). La OMI desempeña un papel fundamental en la gobernanza marítima mundial, sobre todo en la regulación de las actividades relacionadas con el transporte marítimo y la prevención de la contaminación procedente de los buques. Aunque el Acuerdo de la BBNJ y la OMI operan en ámbitos distintos -el BBNJ se centra en la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina en aguas internacionales, mientras que la OMI se centra en las normas de seguridad, protección y medio ambiente de los buques- sus esfuerzos se complementan para promover la gestión sostenible de los océanos.

A través de sus convenios, directrices y actividades de cooperación técnica, la OMI contribuye a alcanzar los objetivos del BBNJ velando por que el sector marítimo se atenga a normas ambientales estrictas y apoye el uso sostenible de los recursos oceánicos. La colaboración entre el Acuerdo BBNJ y la OMI es fundamental para lograr un equilibrio entre el desarrollo económico del sector marítimo y la protección de los frágiles ecosistemas marinos de alta mar.

Asamblea de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente (UNEA) - Tratado Mundial sobre los Plásticos

En marzo de 2022 la UNEA adoptó una resolución titulada "Fin de la contaminación por plásticos: hacia un instrumento internacional jurídicamente vinculante" (resolución 5/14), en la que se decide elaborar un instrumento internacional jurídicamente vinculante sobre la

contaminación por plásticos, incluido en el medio marino.

La labor de las Naciones Unidas en relación con un tratado mundial sobre plásticos representa un importante paso adelante en la lucha contra la contaminación por plásticos. Al abordar el problema mediante un acuerdo exhaustivo y jurídicamente vinculante, el tratado tiene el potencial de transformar el modo en que se producen, utilizan y gestionan plásticos en todo el mundo. Si tiene éxito, el tratado podría reducir significativamente los desechos plásticos y sus efectos nocivos en los ecosistemas marinos, la vida salvaje y la salud humana, y promover los objetivos ambientales y de sostenibilidad de las Naciones Unidas.

La OMI se ha ocupado activamente de la contaminación por plásticos procedentes del sector marítimo, en particular de los buques, como parte de su mandato más amplio de proteger el medio marino. Su amplia experiencia en la reglamentación de la contaminación procedente de los buques, incluidos los desechos plásticos, la convierte en uno de los principales contribuyentes a los debates sobre cómo integrar las fuentes marítimas en los esfuerzos mundiales más amplios para reducir la contaminación por plásticos.

La OMI es también uno de los cuatro miembros permanentes del Comité Directivo de la Alianza Mundial sobre la Contaminación por Plásticos y la Basura Marina (GPML) (junto con el PNUMA, la FAO y el GESAMP). La GPML es una asociación entre distintas partes interesadas que reúne a todos los actores involucrados en la prevención y reducción de la basura marina y la contaminación por plásticos.

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

El PNUMA es uno de los principales organismos que trabajan para proteger los ecosistemas marinos a través de diversas iniciativas y coordina los esfuerzos internacionales para hacer frente a la contaminación de los océanos, la pérdida de biodiversidad marina y los efectos del cambio climático en el medio marino. Entre las principales esferas de la labor del PNUMA figura el Programa de Acción Mundial para la Protección del Medio Marino frente a las Actividades Realizadas en Tierra, que se centra en la reducción de fuentes de contaminación como los plásticos, los productos químicos y las aguas residuales que llegan a los océanos; el apoyo a la creación y gestión de zonas marinas protegidas, que sirven de santuario para la vida marina y contribuyen a restaurar ecosistemas; e iniciativas mundiales para proteger los arrecifes de coral, fundamentales para la diversidad biológica marina y la protección de las costas, pero amenazados por el calentamiento de los océanos y la acidificación.

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)

La FAO desempeña una función primordial en la gestión de la pesca mundial y la promoción de prácticas pesqueras sostenibles. La sobrepesca entraña una importante amenaza para los ecosistemas marinos y la seguridad alimentaria, y la labor de la FAO es fundamental para mitigar estos desafíos. Entre sus contribuciones cabe mencionar la elaboración de un Código de Conducta para la Pesca Responsable (ofrece principios y normas para el uso sostenible de la pesca, incluida la protección de las poblaciones de peces y los hábitats marinos); Vigilancia de las poblaciones de peces a escala mundial (seguimiento de la situación de las poblaciones de peces en todo el mundo y asesoramiento a los países sobre políticas para evitar la sobrepesca); y lucha contra la pesca INDNR, que amenaza a las poblaciones de peces y menoscaba la gestión sostenible de la pesca.

Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO (IOC).

La COI, auspiciada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), coordina la investigación científica internacional y la vigilancia de los

océanos del mundo, lo que entraña dirigir esfuerzos para estudiar los efectos del cambio climático en los océanos, tales como la subida del nivel del mar, el calentamiento de los océanos y la acidificación; fomentar la cooperación mundial en ciencias marinas, lo que garantiza que los países tengan acceso a datos fundamentales para la toma de decisiones y la gestión de los océanos; y respaldar el desarrollo de sistemas de alerta temprana de tsunamis, que ayudan a proteger a las comunidades costeras de las catástrofes naturales.

Marco Mundial de Biodiversidad de Kunming-Montreal (GBF)

El GBF fue adoptado en la 15ª reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CBD decisión 15/4) en diciembre de 2022. El Marco pretende detener e invertir la pérdida de naturaleza y consiste en objetivos globales que deben alcanzarse para 2030 y de ahí en adelante para salvaguardar la biodiversidad y utilizarla de manera sostenible en entornos terrestres y marinos.

El GBF tiene repercusiones de gran alcance para el sector marítimo. Fomenta la protección, restauración y uso sostenible de los ecosistemas marinos, al exigir a los sectores del transporte marítimo, la pesca y la extracción de recursos marinos que adopten prácticas que reduzcan al mínimo sus efectos en la biodiversidad oceánica. Al ajustarse al GBF, el sector del transporte marítimo puede desempeñar un papel clave para detener e invertir la pérdida de biodiversidad en los entornos marinos, lo que contribuye a los esfuerzos mundiales para preservar la salud de los océanos para las generaciones futuras. Los marcos normativos de la OMI, tales como los Anexos I a VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, (Convenio MARPOL), incluida la Estrategia de la OMI sobre los GEI de 2023 y el establecimiento de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES), y el Convenio sobre la gestión del agua de lastre (Convenio BWM), son herramientas fundamentales para alcanzar los objetivos pertinentes del GBF, incluidos los relativos a las medidas basadas en zonas geográficas específicas, las especies invasoras, la contaminación y el cambio climático. La OMI trabaja en estrecha colaboración con la CDB y otros organismos internacionales para garantizar que las actividades marítimas no amenacen la biodiversidad marina.

LA ORGANIZACIÓN Y LOS OCÉANOS

Como organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y la protección del transporte marítimo y de la prevención de la contaminación marina y atmosférica por los buques, la OMI desempeña un papel fundamental para garantizar que los océanos del mundo sigan siendo limpios, seguros y sostenibles. La labor de la OMI para proteger los océanos del mundo abarca una amplia gama de ámbitos, tales como la contención de la contaminación de mar, la seguridad marítima y el transporte marítimo sostenible, y sus esfuerzos contribuyen de forma significativa la preservación de ecosistemas marinos en todo el mundo.

La labor de la Organización en materia de prevención de la contaminación del medio marino está dirigida, principalmente, por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), el órgano técnico superior de la OMI sobre asuntos relacionados con la contaminación del mar. Para ello, cuenta con la ayuda de varios subcomités de la OMI, en particular el Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación (Subcomité PPR).

La OMI también desempeña la función de Secretaría del Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972 (Convenio de Londres, LP) y su Protocolo de 1996 (Protocolo de Londres, LC), los tratados que establecen las reglas mundiales para prevenir la contaminación por vertimiento de desechos y otras materias en el mar. El 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. El orden del día actual del LC/LP aborda cuestiones tales como la geoingeniería marina, la captura y el

secuestro de carbono, la basura marina y los microplásticos, la evacuación en el mar de desechos de minería y la echazón de materiales desechados durante el lanzamiento de vehículos espaciales, entre muchas otras.

El Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino (GESAMP) es un grupo de expertos que asesora al sistema de las Naciones Unidas sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino desde 1969. La OMI representa al GESAMP (Secretaría Administrativa) y alberga la Oficina del GESAMP. En la actualidad, el GESAMP está patrocinado por diez organismos de las Naciones Unidas con intereses y responsabilidades en asuntos relacionados con el medio marino, y ofrece un enfoque intersectorial, interdisciplinario y basado en la ciencia para la elaboración de políticas internacionales en materia de medio marino mediante la coordinación y cooperación entre los organismos. En la actualidad, los grupos de trabajo del GESAMP se ocupan de temas como la evaluación de los riesgos ambientales de las sustancias nocivas transportadas por los buques, la homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre, las repercusiones de la geoingeniería marina en el medio marino, la extracción de minerales marinos y la intensidad de los GEI en el ciclo de vida de los combustibles marinos.

Papel de la OMI en la protección del medio marino

Una de las contribuciones más notables de la OMI a la preservación de los océanos es su liderazgo en el establecimiento de normas mundiales para prevenir la contaminación del mar ocasionada por los buques. El instrumento más importante de la OMI a este respecto es el Convenio MARPOL, que aborda diversas formas de contaminación procedente de los buques, como los hidrocarburos, los productos químicos, las aguas sucias, la basura y la contaminación atmosférica. Está considerado de forma generalizada como uno de los acuerdos internacionales más completos y eficaces para salvaguardar el medio marino.

Los Anexos I, II y III del Convenio MARPOL, que tratan de la prevención de la contaminación por hidrocarburos, sustancias nocivas y productos químicos, fueron pioneros al establecer normas obligatorias para la construcción y las operaciones de los buques que reducen al mínimo el riesgo de derrames de hidrocarburos. Esta normativa ha hecho posible reducir drásticamente las descargas accidentales de hidrocarburos al océano, en particular tras la entrada en vigor de las enmiendas que exigen que los buques tanque estén provistos de doble casco. El Anexo IV regula la descarga de aguas sucias en el mar desde buques, incluidas las normas relativas al equipo y los sistemas de los buques para el control de la descarga de aguas sucias y la provisión de instalaciones portuarias de recepción de aguas sucias. El anexo V aborda la eliminación de basuras y prohíbe específicamente el vertido de plásticos en el mar, lo que refleja el compromiso de la OMI de hacer frente al creciente problema de la basura marina y los microplásticos, que entrañan importantes amenazas para la vida marina. En los últimos años, la OMI se ha centrado cada vez más en reducir las repercusiones de la contaminación atmosférica procedente de los buques, que puede perjudicar indirectamente la salud de los océanos. La adopción del límite máximo del contenido de azufre de la OMI en 2020, una normativa mundial que limita al 0,5% el contenido de azufre en el combustible de los buques, fue una decisión histórica destinada a reducir las emisiones de óxido de azufre, uno de los principales contribuyentes a la acidificación de los océanos y la contaminación costera. Unas medidas de control más estrictas de las emisiones de los buques no sólo darán lugar a un aire más limpio, sino también a unos ecosistemas marinos más sanos, sobre todo en las zonas costeras afectadas por las actividades de los buques. La OMI también estableció prescripciones vinculantes para reducir las emisiones de óxido de nitrógeno de los motores de los buques, así como directrices para reducir las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional.

La OMI ha desempeñado un papel decisivo en la elaboración de directrices para el uso seguro y sostenible de los recursos marinos. Por ejemplo, la OMI ha respaldado la elaboración del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO, y a tal efecto ha colaborado con esta organización para promover prácticas pesqueras sostenibles. Esta iniciativa contribuye a prevenir la sobrepesca y a proteger los ecosistemas marinos del agotamiento.

A través de sus convenios, normas y esfuerzos de colaboración, la OMI influye en las políticas y prácticas del sector marítimo, configura una gobernanza sostenible de los océanos y garantiza que los buques sean seguros, estén protegidos y sean ambientalmente racionales en todo el mundo. Algunos de los ámbitos más importantes de la labor de la OMI a este respecto se explican con más detalle a continuación.

Hacer frente al cambio climático

La OMI trabaja de forma muy activa para mitigar los efectos del cambio climático en los océanos del mundo. El transporte marítimo es responsable de aproximadamente el 3% de las emisiones mundiales de GEI y, si no se toman medidas, este porcentaje podría aumentar a medida que crezca el comercio mundial. Consciente de ello, la OMI adoptó su Estrategia de 2023 sobre los GEI, en la que se fijan ambiciosos objetivos de reducción de las emisiones del sector, entre ellos alcanzar el objetivo de emisiones netas nulas en 2050 o alrededor de esa fecha.

La labor de la OMI para promover la eficiencia energética en el transporte marítimo ha sido clave en el impulso hacia la descarbonización. El índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), introducido en 2011, exige que los buques nuevos cumplan normas de eficiencia energética cada vez más estrictas. Esto se complementa con el Plan de gestión de la eficiencia energética de los buques (SEEMP) obligatorio, el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) y el indicador de intensidad de carbono (CII), que fomentan conjuntamente la mejora continua de la eficiencia energética operacional de la flota existente y la adaptación de los buques más antiguos para reducir el consumo de combustible. Estas iniciativas han catalizado la innovación en tecnologías de transporte marítimo ecológico, tales como la propulsión eólica, los buques propulsados por GNL y el uso de combustibles marinos alternativos con emisiones bajas o nulas de carbono, todos los cuales desempeñarán un papel crucial en la reducción de la huella de carbono del sector del transporte marítimo.

El enfoque previsor de la OMI sitúa a la Organización a la vanguardia de los esfuerzos mundiales para luchar contra el cambio climático y garantizar la sostenibilidad a largo plazo de los océanos.

Lucha contra las especies invasoras

Otro aspecto crítico de la labor de la OMI para proteger los océanos es la prevención de la propagación de especies invasoras mediante la gestión del agua de lastre y las incrustaciones biológicas. Los buques toman agua de lastre para garantizar su estabilidad durante el tránsito y a menudo se descarga en distintos lugares, lo que puede introducir organismos acuáticos perjudiciales en nuevos ecosistemas. Las incrustaciones biológicas, es decir, la acumulación indeseable de diversos organismos acuáticos en los cascos de los buques, también se considera uno de los principales vectores de las invasiones biológicas. Estas especies invasoras pueden tener efectos devastadores en la diversidad biológica marina, ya que pueden superar a las especies autóctonas y alterar el equilibrio de los ecosistemas, y el daño causado al medio ambiente suele ser irreversible. Asimismo, esto tiene unas repercusiones importantes en sectores que dependen del medio costero y marino, como el turismo, la acuicultura y la pesca, además de causar costosos daños a las infraestructuras costeras.

A fin de abordar estas cuestiones, la OMI adoptó el Convenio BWM, que entró en vigor en 2017. El Convenio exige que los buques gestionen el agua de lastre de acuerdo con una norma determinada y prohíbe la descarga de agua de lastre no gestionada consiguientemente. Esto ha supuesto un gran paso adelante en la prevención de la propagación de organismos nocivos y la protección de la biodiversidad marina, sobre todo en aguas costeras y cerradas, donde los ecosistemas suelen ser más vulnerables. Además, la OMI ha elaborado Directrices sobre incrustaciones biológicas, adoptadas inicialmente en 2011 y revisadas en 2023, que representan un paso decisivo para seguir reduciendo la transferencia de especies acuáticas invasoras por los buques, al ofrecer un enfoque coherente a nivel mundial para la gestión de las incrustaciones biológicas.

Cómo resolver el problema de la contaminación por plástico

Las reglas del Anexo V del Convenio MARPOL y del Convenio y el Protocolo de Londres prohíben la descarga y el vertimiento de plásticos desde buques, respectivamente. Para seguir abordando la contaminación por plásticos marinos, el MEPC adoptó un Plan de acción para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques, junto con una estrategia complementaria para evitar que la basura plástica marina entre en los océanos a través de las actividades de los buques.

Entre los principales avances registrados desde la adopción del Plan de acción cabe citar la adopción de las enmiendas pertinentes al anexo V del Convenio MARPOL; la inclusión de las disposiciones de formación pertinentes en el nuevo Código de formación para pescadores sobre sensibilización ambiental de los pescadores; las nuevas prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y del Convenio MARPOL relativas a la notificación de contenedores de carga perdidos o a la deriva; la labor en curso para mejorar la notificación de los artes de pesca perdidos, en cooperación con la FAO; la aprobación de Recomendaciones relativas al transporte marítimo de pélets de plástico en contenedores para evitar que se produzcan derrames de pélets de plástico procedentes de buques, junto con las directrices complementarias sobre las buenas prácticas relacionadas con la limpieza de pélets de plástico derramados por los buques; así como la creación del proyecto de asociaciones GloLitter de la OMI para prestar asistencia a los países en desarrollo para prevenir y reducir la basura marina, en particular plásticos, en los sectores del transporte marítimo y la pesca.

La OMI se compromete a seguir colaborando estrechamente con sus socios en la reducción de la contaminación por plásticos, entre ellos la FAO, el GESAMP, el PNUMA y la Alianza Mundial sobre la Basura Marina (GPML).

Reducción del ruido submarino

El ruido continuo a bordo de los buques no sólo puede tener repercusiones negativas para la salud humana, sino que los estudios realizados también han demostrado que el ruido submarino generado por el transporte marítimo puede tener consecuencias negativas tanto a corto como a largo plazo para la vida marina, especialmente para los mamíferos marinos. Cuando en 2004 se planteó por primera vez en la OMI la cuestión del ruido submarino y sus repercusiones en los mamíferos marinos, se observó que el ruido antropogénico continuo en el océano era generado principalmente por el transporte marítimo. Dado que los buques cruzan habitualmente fronteras internacionales, es obvio que la gestión de ese ruido requiere una respuesta internacional coordinada.

Tras la aprobación por el MEPC en 2023 de las Directrices para reducir el ruido submarino debido al transporte marítimo comercial, se está trabajando para contribuir a su aplicación, teniendo en cuenta también los posibles beneficios colaterales y compensaciones que

puedan existir entre la reducción del ruido submarino radiado causado por los buques y la eficiencia energética. El Proyecto de Asociaciones GloNoise de la OMI, inaugurado en 2023, se centra en la creación de capacidad en los países en desarrollo para implantar las Directrices con el fin de abordar los efectos adversos en la vida marina.

Designación de zonas especialmente protegidas

En virtud del Convenio MARPOL, determinadas zonas marítimas pueden designarse zonas especiales, a fin de proteger entornos marinos especialmente sensibles o vulnerables de la contaminación debida a las actividades del transporte marítimo. Se considera que estas zonas requieren una mayor protección porque tienen una importancia ecológica, socioeconómica o científica única y están especialmente expuestas al riesgo de descargas operacionales de hidrocarburos, aguas sucias, basura y otros contaminantes procedentes de buques. En estas zonas se imponen normas y medidas de control más estrictas a los buques que operan dentro de sus límites. Al promover la designación de zonas especiales, la OMI contribuye a proteger los entornos marinos vulnerables de los efectos negativos del transporte marítimo, tales como la destrucción de hábitats, la contaminación acústica y las colisiones de buques con mamíferos marinos.

Además, en virtud del Convenio MARPOL, determinadas zonas pueden ser designadas ZMES. A diferencia de las zonas especiales, que se centran principalmente en la prevención de la contaminación, en el caso de las ZMES se tiene en cuenta una gama más amplia de daños potenciales ocasionados por el transporte marítimo, incluido el riesgo de daños físicos por varada, fondeo y otras repercusiones operacionales. Para que una zona sea designada ZMES, una zona debe tener importancia ecológica, valor socioeconómico o cultural, o importancia científica o educativa. Si una zona se designa como ZMES, los miembros de la OMI pueden proponer medidas de protección, entre las que cabe mencionar medidas de organización del tráfico, sistemas de notificación obligatoria para los buques que pasen por la zona y zonas que deben evitarse. El objetivo de la designación de una ZMES es minimizar los daños relacionados con el transporte marítimo, y preservar la biodiversidad, respaldar actividades económicas sostenibles y proteger así valiosos ecosistemas de daños irreversibles.

Aumento de la seguridad marítima para proteger los recursos marinos

Aparte de la prevención de la contaminación, la OMI desempeña un papel fundamental en la mejora de la seguridad marítima, que repercute directamente en la protección de los océanos del mundo. El Convenio SOLAS, uno de los más antiguos e importantes de la OMI, establece normas mínimas de seguridad para la construcción, el equipo y la explotación de buques. Al prevenir accidentes de los buques y mejorar la capacidad de respuesta en caso de emergencia, el Convenio SOLAS contribuye a reducir el riesgo de que se produzcan sucesos que puedan dar lugar a catástrofes ambientales, tales como derrames de hidrocarburos o de cargas potencialmente peligrosas.

La OMI también elabora directrices relativas al funcionamiento de los buques, la formación de las tripulaciones y otros instrumentos que incrementen la seguridad de la navegación marítima, y protejan en última instancia tanto las vidas humanas como los ecosistemas marinos.

Conclusión

Los amplios esfuerzos de la OMI para proteger los océanos del mundo son diversos y de gran alcance. A través de sus reglas sobre contención de la contaminación, mitigación del cambio climático, gestión de especies invasoras y seguridad marítima, la Organización contribuye de forma significativa a la preservación de ecosistemas marinos y al fomento del uso sostenible de los océanos. A medida que se intensifican los desafíos mundiales como la contaminación marina, el cambio climático y la pérdida de biodiversidad, la labor de la OMI es más importante que nunca. El compromiso de la Organización con la innovación, la cooperación y el desarrollo sostenible garantiza que los océanos del mundo sigan sustentando tanto la vida humana como las innumerables especies que dependen de ellos. Los logros de la OMI son un testimonio del poder de la colaboración internacional para abordar los problemas ambientales más acuciantes de nuestro tiempo.
