

ANEXO

LEMA DEL DÍA MARÍTIMO MUNDIAL DE 2024 NAVEGAR EN EL FUTURO: LA SEGURIDAD, LO PRIMERO

Documento de antecedentes

INTRODUCCIÓN

La seguridad ha estado en el centro de las actividades de la OMI desde la creación de la Organización en 1958. Siempre se ha reconocido que la mejor manera de mejorar la seguridad en el mar es mediante una reglamentación internacional eficaz que sigan todas las naciones navieras del mundo. La OMI proporciona el mecanismo a través del cual los Gobiernos de los países con intereses en el transporte marítimo pueden reunirse para decidir las normas que deben aplicarse a los buques que realizan viajes internacionales. Generalmente considerado como el más importante de los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes, cabe destacar el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, más conocido por sus siglas en inglés: SOLAS, en sus sucesivas formas, empezando por su primera versión, adoptada en 1914 tras el desastre del *Titanic* en 1912.

En ocasiones se han introducido mejoras en la reglamentación a raíz de catástrofes marítimas que han puesto de manifiesto las deficiencias del sistema. Sin embargo, esto no debe desmerecer el hecho de que, en la mayoría de los casos, un nuevo avance técnico, una respuesta a circunstancias cambiantes dentro del sector o la anticipación de algo que pueda suceder en el futuro es lo que actúa de catalizador para la labor de la Organización en materia de seguridad marítima. Entre los ejemplos recientes pertinentes (que no constituyen, en absoluto, una lista exhaustiva) figuran la obligatoriedad de las cartas electrónicas; la elaboración de prescripciones de seguridad para los buques que operan en aguas polares y para el uso de combustibles alternativos; la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño; y la regulación de los buques marítimos autónomos de superficie (MASS). La experiencia combinada disponible en el seno de la Organización que se aplica a cualquier norma, directriz, código de prácticas o cualquier otro asunto da como resultado un régimen normativo equilibrado, sensato y eficaz que se aplica a casi el 100 % de los buques que participan en el comercio internacional. Ninguna otra organización, ya sea internacional o regional, cuenta con la capacidad de amalgamar esta capacidad única.

El sector marítimo transporta alrededor del 80 % del comercio mundial y es el modo de transporte menos perjudicial para el medio ambiente si se tiene en cuenta su valor productivo. No obstante, la OMI participa activamente en un enfoque mundial para conseguir que el transporte marítimo sea neutro en carbono, mejorando aún más la eficiencia energética de los buques y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) a través de la reglamentación, al tiempo que proporciona cooperación técnica y actividades de creación de capacidad para apoyar la implantación por parte de los Estados Miembros. En última instancia, mejorar la seguridad de los buques y reducir sus emisiones de GEI van de la mano, y ambas son fundamentales para lograr un sector marítimo sostenible y eficiente. La transición que está experimentando el transporte marítimo para hacer frente al reto de combatir el cambio climático afectará al transporte marítimo y a la gente de mar de muchas maneras. La seguridad debe ser lo primero.

Además de la descarbonización, las cuestiones de seguridad en la digitalización, la automatización y la seguridad de los buques pesqueros son de vital importancia en la década actual y lo serán en las venideras. Por lo tanto, el lema de 2024, "Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero", es sumamente oportuno.

El lema también está estrechamente vinculado a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y a los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular el ODS 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos; el ODS 8: Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos; el ODS 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación; el ODS 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos; y el ODS 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos.

El lema del Día Marítimo Mundial de 2024 brinda la oportunidad de profundizar en temas y cuestiones específicos relacionados con la mejora de la seguridad en el mar. A continuación figura una lista no exhaustiva de temas —algunos interrelacionados— que merecen una mayor consideración a lo largo de este año y en años sucesivos.

Marco normativo que permita reducir de forma segura las emisiones de GEI procedentes de los buques

La adopción de la "Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques", adoptada por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) en su 80º periodo de sesiones, celebrado en julio de 2023, fue un hito histórico que abrió un nuevo capítulo hacia la descarbonización marítima y proporcionó una dirección clara, una visión común y unos objetivos ambiciosos para alcanzar unas emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional netas nulas en 2050, a más tardar, o alrededor de ese año, es decir, cerca de 2050. Esto requiere la adopción de medidas anticipadoras por parte del sector. El sector marítimo está siendo testigo de los primeros proyectos piloto que utilizan combustibles alternativos, adaptan tecnologías existentes o instalan nuevas soluciones tecnológicas. Para implantar con éxito una política ambiciosa y acelerada de reducción de las emisiones de GEI se requiere, sin duda, la evaluación de los riesgos de seguridad conexos para los buques, las personas que los operan y la infraestructura y el personal circundantes, así como la implantación de las regulaciones internacionales de seguridad necesarias. El plazo para la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques significa que existe una urgencia congruente con la necesidad de comprender los riesgos de seguridad conexos y de establecer un acuerdo de garantía efectiva para la seguridad de las soluciones que resulten necesarias.

El objetivo general consiste en garantizar que, tras la introducción de medidas para reducir las emisiones de GEI procedentes de los buques, se mantenga, y posiblemente se mejore, la seguridad y la eficacia del transporte marítimo, de modo que el flujo del comercio marítimo internacional siga siendo fluido y eficaz.

Por este motivo, el Comité de Seguridad Marítima, en su 107º periodo de sesiones (MSC 107) celebrado en junio de 2023, aprobó un nuevo resultado sobre una evaluación reglamentaria exhaustiva para establecer un marco normativo que permita reducir de forma segura las emisiones de GEI procedentes de los buques. Entre las consideraciones importantes figuraban las siguientes: ser neutral desde el punto de vista del combustible y la tecnología, lo que significa que la OMI no debe elegir/impulsar una solución; que el alcance debería identificar combustibles alternativos y nuevas tecnologías, pero que el proceso sería iterativo a medida que se identifican nuevos combustibles alternativos y tecnologías y se ponen en conocimiento de la Organización las lecciones aprendidas; la importancia de la coordinación entre todos los órganos de la OMI, en particular en lo que respecta al MEPC; y la necesidad de una hacer una transición a las nuevas tecnologías y al uso de combustibles alternativos con contenido bajo o nulo de carbono de manera segura y ordenada.

Combustibles alternativos

La OMI desempeña un papel vital en la elaboración de disposiciones técnicas para el uso de combustibles alternativos y tecnologías conexas, garantizando que se aborden adecuadamente los efectos en la seguridad y los riesgos potenciales asociados a su uso. Existe una necesidad urgente de que el sector marítimo pueda utilizar combustibles alternativos para reducir las emisiones de GEI y combatir el cambio climático; y es imperativo que el marco normativo internacional conexo se desarrolle con rapidez.

Nuevas tecnologías, digitalización y automatización

Las nuevas tecnologías, la digitalización y la automatización ya han generado cambios profundos en el proyecto y la construcción de buques, la navegación, la maniobra de buques, la manipulación de la carga, el atraque, el amarre, las comunicaciones y muchos otros procesos relacionados. Por ejemplo, las nuevas tecnologías en el sector del transporte marítimo han mejorado la eficiencia, la rapidez y la precisión en diversas operaciones, mientras que la automatización ha facilitado el uso de la robótica y la inteligencia artificial para mejorar la seguridad y la rapidez, aumentar la capacidad de manipulación de la carga y reducir el riesgo de accidentes. En última instancia, las nuevas tecnologías, la digitalización y la automatización siguen dando forma a la eficiencia y la competitividad futuras del sector del transporte marítimo, lo que se traduce en una mayor satisfacción general de los clientes. La OMI continuará trabajando para abordar los retos reglamentarios necesarios para facilitar este proceso y garantizar la seguridad de la navegación en todo el mundo.

Reglamentación basada en objetivos

Tras una larga historia de elaboración de reglamentaciones prescriptivas, la introducción de nuevas tecnologías, la digitalización y la automatización han hecho que muchas de estas reglamentaciones queden obsoletas y necesiten una revisión urgente. Para adaptarse a las tendencias tecnológicas en rápida evolución y brindar flexibilidad a los proyectistas de buques y fabricantes de equipos, la Organización ha adoptado el concepto de reglamentación basada en objetivos. Esto implica establecer normas amplias y generales de seguridad, medioambientales y protección que los buques deben cumplir durante su ciclo de vida, al tiempo que se permiten métodos adecuados (incluidos enfoques novedosos e innovadores) para alcanzar esas normas. Algunos ejemplos recientes son el Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar), el Código internacional de seguridad para los buques que transportan personal industrial (Código IP) y la elaboración en curso de un código basado en objetivos para regular los MASS. Se seguirá utilizando el enfoque basado en objetivos en la nueva reglamentación para navegar hacia el futuro en condiciones de seguridad.

Buques marítimos autónomos de superficie (MASS)

Los avances en el proyecto y la construcción de los MASS se han desarrollado rápidamente, lo que plantea importantes retos normativos para el futuro despliegue de buques autónomos. Entre los retos figura la fiabilidad de las comunicaciones de transferencia de datos; la ciberseguridad; las prescripciones de formación para el personal de los MASS; los criterios técnicos de funcionamiento de los centros de operaciones a distancia; la necesidad de supervisión por parte del Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto y el Estado ribereño; y la responsabilidad e indemnización. La Organización ha adoptado un enfoque holístico, en el que participan el Comité de Seguridad Marítima (MSC), el Comité Jurídico (LEG) y el Comité de Facilitación (FAL), para regular los buques autónomos. Como parte de este enfoque coordinado, el MSC ha iniciado la elaboración de un código MASS no obligatorio basado en objetivos, cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2025, por lo

que 2024 es un año crítico para la ultimación de la labor. El nuevo código aportará certeza normativa a un sector joven y en expansión y, al mismo tiempo, garantizará que los MASS sean al menos tan seguros como los buques de proyecto tradicional. Con la experiencia adquirida en la aplicación del código no obligatorio, unida a los nuevos conceptos y tecnologías emergentes, la Organización trabajará hacia un código obligatorio, cuya entrada en vigor está prevista actualmente para el 1 de enero de 2028.

Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS)

El IMSAS se elaboró para determinar en qué medida los Estados Miembros están implantando y haciendo cumplir los instrumentos aplicables de la OMI y pasaron a ser obligatorias en enero de 2016. Se realizan hasta 25 auditorías de Estados Miembros cada año, de acuerdo con el calendario general de auditorías. Todos los Estados Miembros deben someterse a una auditoría obligatoria dentro de un ciclo de siete años establecido en el marco del Plan y, hasta la fecha, se han llevado a cabo 114 auditorías obligatorias en el marco del primer ciclo de auditorías, que está previsto que concluya en 2025. Un grupo mixto de trabajo del Consejo sobre el Plan de auditorías de los Estados Miembros examinará en detalle las modalidades para el perfeccionamiento del Plan en el segundo ciclo de auditorías, basado en la posible introducción de un enfoque de vigilancia continua y el establecimiento del orden de prioridad de las auditorías, y revisará la documentación pertinente para el Plan en consecuencia.

Ciberseguridad

La creciente digitalización y automatización de los sectores marítimo y portuario internacionales conlleva vulnerabilidades y riesgos inherentes en materia de ciberseguridad. El MSC 107 acordó revisar las "Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos" (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2), en cooperación con el Comité de Facilitación, y determinar los próximos pasos para mejorar la ciberseguridad marítima. Además, en 2024, la Organización tiene previsto organizar, facilitar y promover eventos internacionales que sirvan de plataforma para el intercambio de conocimientos e información sobre ciberseguridad marítima entre los Estados, las organizaciones internacionales y el sector; y elaborará paquetes de formación especializada para reforzar las capacidades de los Estados Miembros a este respecto. Esto incluirá colaboraciones con otros organismos de las Naciones Unidas, el sector y el mundo académico, para garantizar una formación de vanguardia que se mantenga al día con los avances tecnológicos, así como un seguimiento periódico de las vulnerabilidades de la ciberseguridad, las amenazas, los principales incidentes y las mejores prácticas, que se están convirtiendo en importantes problemas mundiales.

Facilitación y digitalización del tráfico marítimo

Para facilitar el tráfico marítimo es importante fomentar una cultura de colaboración e intercambio de datos entre las partes interesadas portuarias y marítimas, garantizando al mismo tiempo la seguridad y la protección de los datos personales y los relacionados con el comercio. Entre las principales iniciativas a este respecto figura la implantación obligatoria de las ventanillas únicas marítimas para el intercambio electrónico de información, exigidas a los buques en los puertos de todo el mundo a partir del 1 de enero de 2024; la digitalización completa del proceso de escala portuaria más allá del proceso de despacho reglamentario, para que sea más eficiente que nunca y apoye las iniciativas de descarbonización del transporte marítimo y el uso óptimo de las infraestructuras; y la elaboración ulterior del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, que apoya el intercambio electrónico de información y el concepto de llegada "justo a tiempo".

Lecciones aprendidas de la pandemia de COVID-19

La pandemia de COVID-19 puso gravemente en peligro el funcionamiento de las cadenas mundiales de suministro y creó una importante crisis humanitaria para la gente de mar y demás personal marítimo. La OMI se aseguró de que el Convenio de facilitación se actualizara a raíz de las lecciones aprendidas. Las nuevas disposiciones se centran en permitir que los buques y los puertos permanezcan plenamente operativos durante una emergencia de salud pública de importancia internacional, con el fin de garantizar en la mayor medida posible la completa funcionalidad de las cadenas mundiales de suministro. El examen y la adopción previstos, en el trigésimo tercer periodo de sesiones ordinario de la Asamblea, de las recomendaciones dimanantes del "Grupo de Acción Conjunta de las Naciones Unidas para examinar el impacto de la pandemia de COVID-19 en los trabajadores del transporte y en las cadenas mundiales de suministro" pondrán de relieve la importancia de proteger el bienestar de la gente de mar y de reforzar la cooperación mundial para hacer frente a los retos imprevistos mediante la mejora de las medidas de salud y seguridad para la gente de mar, la adopción acelerada de tecnologías digitales y la colaboración y coordinación entre las distintas partes interesadas del sector marítimo.

Transición justa y equitativa

El desarrollo de nuevas tecnologías, el uso de combustibles alternativos, la digitalización y la automatización deben gestionarse eficazmente para garantizar la seguridad y la salud de la mano de obra marítima y la protección de los medios de subsistencia. Para aprovechar las oportunidades que ofrece esta rápida evolución, es necesario un reciclaje y una mejora de las cualificaciones considerables. La OMI ha estado a la vanguardia de las medidas en curso para preparar a la gente de mar para el futuro, incluido el examen amplio del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio y Código de formación); trabajar con diversas partes interesadas en un marco de formación de referencia para la gente de mar en materia de descarbonización; establecer asociaciones de cooperación técnica en materia de formación con los países proveedores de gente de mar; y muchas otras líneas de trabajo, para ayudar a atraer y retener a la gente de mar y prepararla para los retos de un futuro a largo plazo en un sector marítimo dinámico y apasionante.

Protección marítima

El moderno entorno marítimo interconectado se enfrenta a nuevas y emergentes amenazas a la seguridad a una escala sin precedentes. Para abordar estos retos a la seguridad y la protección del transporte marítimo internacional, la Organización está llevando a cabo una importante mejora en la formación y el desarrollo de capacidades ofrecidos bajo el Programa mundial de la OMI para el incremento de la protección marítima, que apoya a los países en el fortalecimiento de medidas de protección de buques y puertos de las amenazas planteadas por el terrorismo y otros actos ilícitos, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada; el contrabando de armas, explosivos y drogas; y los ciberataques. Basándose en el éxito de los anteriores programas de cooperación técnica, en 2024 se introducirán nuevas actividades de formación, incluidas las buenas prácticas más recientes en materia de concienciación sobre el entorno marítimo, el control de pasajeros y equipajes y el suministro de equipos de seguridad, con el fin de respaldar el crecimiento y la prosperidad del transporte marítimo internacional y del comercio marítimo en condiciones de seguridad y protección. La OMI también reforzará sus asociaciones estratégicas con organizaciones y entidades internacionales y regionales, desempeñando su papel de socio clave en la ejecución de diversos proyectos internacionales, con un énfasis renovado en la realización de actividades conjuntas de desarrollo de capacidades regionales y subregionales para maximizar los recursos disponibles y garantizar el mayor impacto posible de las actividades mundiales de desarrollo de capacidades en materia de protección marítima.

Seguridad de los buques pesqueros y de su personal

La seguridad de los pescadores y de los buques pesqueros forma parte integrante del mandato de la OMI. Pero, a pesar del alarmante número de sucesos y siniestros en los que se ven implicados los buques pesqueros, el último tratado que regula su seguridad, el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, aún no ha entrado en vigor. En octubre de 2023, se cumplió el criterio del número mínimo de partes, con 22 Estados Miembros, si bien aún no se ha alcanzado el número combinado necesario de buques pesqueros de esas partes, es decir, 3 600. La Organización sigue promoviendo la adhesión al Acuerdo para alcanzar los criterios de entrada en vigor e intensificará sus esfuerzos en el marco del lema del Día Marítimo Mundial de 2024, para que la seguridad de los buques pesqueros quede finalmente regulada a escala internacional al igual que la seguridad de los buques mercantes se regula a través del Convenio SOLAS y sus códigos conexos. Un asunto clave que el MSC 108 considerará en 2024 es la adopción del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (Convenio de formación para pescadores) revisado y el nuevo Código de formación para pescadores conexo, ultimados tras más de ocho años de intenso trabajo, teniendo en cuenta la naturaleza única del sector pesquero.

En abril de 1999, la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible puso de relieve la cuestión de las responsabilidades del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto y la necesidad de que la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y la OMI cooperasen para resolver los problemas relacionados con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR). Se está cooperando con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) a través de un grupo mixto especial de trabajo FAO/OIM/OIT sobre la pesca INDNR y asuntos conexos, en el contexto del mandato de cada organización, y la 5ª reunión se celebrará en Ginebra a principios de 2024.

Migración mixta en condiciones peligrosas por mar

La OMI ha pedido que se preste más atención a la cuestión de la migración mixta en condiciones peligrosas por mar para evitar la pérdida de vidas en accidentes causados por un gran número de personas que se lanzan a cruzar los mares en embarcaciones sobrecargadas y no aptas para la navegación. Proseguirá la cooperación y coordinación con organismos afines del sistema de las Naciones Unidas, como el organismo de las Naciones Unidas para los refugiados (ACNUR) y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), a fin de abordar los aspectos marítimos de esta crisis humanitaria.

CONCLUSIÓN

Mejorar la seguridad marítima garantizando que cada eslabón de la cadena de responsabilidad cumpla plenamente sus obligaciones es una prioridad para la comunidad marítima mundial y fundamental para el futuro crecimiento económico y la prosperidad mundiales.

El desastre del *Titanic* en 1912 fue el catalizador que, con el tiempo, llevó al transporte marítimo a una nueva era de seguridad marítima. La comunidad marítima se encuentra ahora en otra coyuntura crítica, en la que un nexo de desarrollos tecnológicos, expectativas públicas alteradas, prioridades cambiantes y nuevos riesgos y oportunidades significa que tenemos ante nosotros otro salto cuántico, con la expectativa de ofrecer en el futuro un transporte marítimo internacional seguro, protegido y ambientalmente sostenible. La OMI ha desempeñado un papel decisivo en la mejora de la seguridad marítima desde el *Titanic*. Gracias a la experiencia colectiva y a la colaboración de la Organización y sus Estados Miembros, así como de las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales y del sector, la Organización tiene la visión, la capacidad y la ambición para dar el siguiente paso en la evolución de la seguridad marítima.