

La pandemia y los retos geopolíticos actuales han servido para aumentar la conciencia del inestimable papel y dependencia de los puertos marítimos y de la gente de mar en el comercio mundial

La Presidencia del Consejo de la OMI: un balance marcado por la situación de crisis global

La tormenta perfecta de crisis que azota el mundo tiene una intensa componente marítima. Por ello, una de las funciones más relevantes que tiene asignadas el Consejo de la OMI es la presentación ante la Asamblea de un informe sobre la labor efectuada por la Organización y el balance de lo acontecido en los dos últimos años en el seno de la OMI. A la hora de valorar estos dos años de presidencia del Consejo de la OMI

es necesario tener presente que los efectos combinados de la pandemia del COVID-19, la emergencia climática y la guerra en Ucrania han acelerado una crisis mundial que afecta a decenas de millones de personas en todo el mundo.

- Texto: Víctor Jiménez Fernández, consejero de Transportes de la UE y presidente del Consejo de la OMI para el bienio 2022-2023

Cada día se evidencia con mayor claridad que el transporte marítimo es indispensable para el comercio mundial, el desarrollo sostenible y la transición energética mundial, por lo que soluciones a nivel del sector marítimo deben estar en el centro de los esfuerzos globales para responder a los desafíos a los que se enfrenta la sociedad actual.



Desde sus inicios

en diciembre de 2021, la presidencia del Consejo de la OMI (Organización Marítima Internacional) siempre ha estado comprometida con los principios y estrategias definidos por la OMI en un momento histórico crucial, de enorme complejidad y exigencia, donde el sector marítimo debía hacer frente a los retos y desafíos derivados de la era post-COVID, como la descarbonización, la promoción de nuevas tecnologías que mejoren la sostenibilidad en el medio marino, la puesta en valor de la gente de mar o la digitalización.

El Consejo ha agradecido reiteradamente el apoyo continuado del secretario general de la OMI a los esfuerzos de las Naciones Unidas en busca de soluciones para restaurar la navegación en condiciones de seguridad en la parte noroccidental del mar Negro, que constituye una pieza fundamental para la cadena mundial de suministro y la seguridad alimentaria y sirve de ayuda a las personas más vulnerables, aliviando la escasez de suministros de alimentos resultante del actual conflicto en Ucrania.



Este planteamiento se vio directamente afectado como consecuencia de la invasión de Ucrania por parte de la Federación de Rusia, iniciada el 24 de febrero de 2022.

Ante esta nueva situación excepcional, el Consejo fue el primer órgano de la OMI en ofrecer una respuesta en forma de celebración de una sesión extraordinaria en marzo de 2022, con el objetivo específico de abordar las repercusiones que tiene para el transporte marítimo y los trabajadores del mar la situación en el mar Negro y mar de Azov.

En dicha sesión extraordinaria, además de condenar el ataque de la Federación de Rusia a la integridad territorial y soberanía de un Estado miembro de las Naciones Unidas, el Consejo alentó el establecimiento de un corredor marítimo que permitiese la evacuación de la gente de mar y de los buques de las zonas en condiciones de seguridad de las zonas de alto riesgo del mar Negro y del mar de Azov, e invitó al secretario general de la OMI a que colaborase con las partes pertinentes para dar inicio con carácter inmediato a la apertura del corredor marítimo.

Como consecuencia de estas decisiones del Consejo, y en reconocimiento a la importancia crítica de la seguridad alimentaria mundial y su significativa dependencia del suministro de cereales y otros productos alimenticios exportados a través de los puertos ucranianos situados en el mar Negro, la Federación Rusa, Turquía, Ucrania y las Naciones Unidas lanzaron el 22 de julio de 2022 la iniciativa sobre el transporte seguro de cereales y productos alimenticios desde los puertos ucranianos, lo que se conoció como la "Iniciativa del grano del mar Negro".

Gracias a la Iniciativa del grano, se facilitó el tránsito seguro de entrada y salida de más de 1000 bu-

Las repercusiones que tiene para el transporte marítimo y la gente de mar la situación en el mar Negro y mar de Azov como consecuencia de la invasión de Ucrania ha ocupado las agendas de los Comités de la OMI y del propio Consejo a lo largo de este periodo, y seguirá captando la atención de la Organización próximamente, en concreto, con motivo de la celebración del trigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI a finales de noviembre.

El Consejo ha reiterado recientemente su llamamiento a todas las partes para que traten de resolver la crisis mediante el diálogo pacífico y a través de los canales diplomáticos, y para que colaboren a fin de garantizar la sostenibilidad y continuidad de las cadenas internacionales de suministro.

El transporte marítimo sigue siendo el modo de transporte más económico y sostenible desde el punto de vista medioambiental para grandes volúmenes de carga, pero se requiere una industria marítima más ecológica y resiliente para lograr que todo el mundo luche unido contra el cambio climático, garantizando el desarrollo sostenible y las necesidades de las generaciones futuras.

La adopción de la estrategia de 2023 de la OMI sobre los gases de efecto invernadero es un acontecimiento histórico que marca el camino hacia la descarbonización del transporte marítimo, aunando los esfuerzos mundiales para combatir el cambio climático y garantizando que nadie quede atrás. No es un objetivo a largo plazo, sino un verdadero punto de partida para intensificar los trabajos que son necesarios en los próximos años y décadas.

rrumpida por decisión unilateral de la Federación de Rusia comunicada a la OMI.

Por petición expresa del Consejo, todos los comités de la OMI han venido examinando también diversas formas de intensificar los esfuerzos de los Estados miembros y de las organizaciones observadoras para respaldar a los trabajadores del mar y a los buques mercantes, al mismo tiempo que consideraban las repercusiones de esta situación en la implantación de los instrumentos de la OMI dentro de sus respectivos ámbitos de competencia.

El resultado de dicho proceso se ha visto materializado en distintas decisiones, como por ejemplo, la aprobación por el Comité Jurídico de las orientaciones sobre las repercusiones que tiene la situación en el mar Negro y mar de Azov en los certificados de seguro u otras garantías financieras; la adopción por el Comité de Seguridad Marítima de la resolución sobre las medidas para facilitar la evacuación urgente de la gente de mar de la zona de guerra en el mar Negro, mar de Azov y sus alrededores como consecuencia de la invasión de Ucrania por parte de la Federación de Rusia o la decisión del Comité de Cooperación Técnica



ques en la parte noroccidental del mar Negro, lo que permitió transportar casi 33 millones de toneladas de cereales y productos alimenticios a medio centenar de

países ayudando a bajar los precios mundiales de los alimentos.

Lamentablemente, la Iniciativa del grano no pudo prorrogarse el pasado mes de julio, al quedar inte-





La elección de España como sede de este acontecimiento mundial vuelve a demostrar que el nivel de compromiso de nuestro país con el trabajo de la OMI sigue creciendo y mantiene a España en primera línea de la esfera marítima internacional.



de suspender la participación de la Federación de Rusia en cualquier actividad de cooperación técnica de la OMI, ya sea como receptor o como anfitrión.

Por todos es reconocido que la descarbonización es el mayor de-

safío al que se enfrenta el transporte marítimo. Los Estados miembros de la OMI han demostrado un fuerte liderazgo para mejorar la visión y los objetivos de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de

efecto invernadero procedentes de los buques, que fue adoptada por el Comité de Protección del Medio Marino el pasado mes de julio con el apoyo unánime de todos los Estados miembros.

La estrategia revisada de la OMI sobre los gases de efecto invernadero incluye una mayor ambición común de alcanzar unas emisiones netas nulas de gases de efecto invernadero cerca de 2050, así como el compromiso de garantizar la adopción de combustibles alternativos con emisiones nulas o casi nulas de gases de efecto invernadero de aquí a 2030, y puntos de control indicativos para 2030 y 2040.

El presidente del Consejo de la OMI durante el bienio 2022-2023, Víctor Jiménez Fernández, ha colaborado en el nombramiento del secretario general de la Organización Marítima Internacional. Durante el 129º periodo de sesiones del Consejo, celebrado en Londres del 17 al 21 de julio, el Sr. Arsenio Domínguez Velasco, de la República de Panamá, y actual director de la división del medio marino de la OMI, fue elegido como el próximo secretario general, y su mandato dará comienzo el próximo 1 de enero de 2024 en sustitución del actual secretario general, el Sr. Kitack Lim de la República de Corea.

A la larga lista de asuntos que han sido promovidos en el seno del Consejo durante estos dos años, se unen aspectos como la finalización del proyecto del Plan Estratégico para el sexenio 2024-2029, que contiene los principios estratégicos que marcarán el rumbo de la OMI en los próximos años o cuestiones como la mejora del acceso a la información y la transparencia, incluyendo la transmisión en directo de las reuniones de la OMI al público. En ese sentido, el Consejo ha recomendado a la

CANDIDATURE OF SPAIN TO THE IMO COUNCIL

CANDIDATURA DE ESPAÑA AL CONSEJO DE LA OMI

SPAIN. LEADING GLOBAL SOLUTIONS.

ESPAÑA. LIDERANDO SOLUCIONES GLOBALES.

CATEGORY B | 2024-2025
CATEGORÍA B



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



Asamblea que transmita en directo al público sus próximas sesiones plenarias, lo que supondrá un hito en materia de transparencia dentro de la Organización, que aspira a seguir las prácticas habituales de otras organizaciones del sistema de Naciones Unidas en materia de transmisión de sus reuniones en directo al público.

Desde el Consejo también se han impulsado medidas sobre asuntos de creciente sensibilización dentro de la OMI, como la igualdad de género y el multilingüismo. En este sentido, el Consejo aprobó la nueva creación del Premio de la OMI a la igualdad de género para reconocer a quienes hayan realizado una contribución

al empoderamiento de las mujeres en el sector marítimo, y cuyo primer galardón se entregará el 18 de mayo de 2024, coincidiendo con la celebración del día de la mujer en el sector marítimo. Asimismo, el Consejo ha aprobado recientemente un proyecto de resolución sobre la mejora del multilingüismo en la OMI para su adopción en la próxima asamblea, con el objetivo de reforzar y mejorar el multilingüismo y los servicios de idiomas en la OMI en pro de una Organización cada vez más inclusiva.

En el ámbito nacional, lo más destacable para nuestro país ha sido, sin lugar a duda, la decisión del Consejo de aceptar la celebración del evento del Día marítimo

mundial de 2024 en España. Bajo el lema “navegar en el futuro: la seguridad, lo primero”, esta cita servirá para reflejar la labor de la OMI en la mejora de la seguridad y protección del medio marino, garantizando al mismo tiempo que su desarrollo reglamentario se anticipe con seguridad al rápido ritmo del cambio tecnológico y la innovación.

A pesar de las dificultades y de los retos a los que el Consejo de la OMI ha hecho frente a lo largo de estos dos últimos años, el balance es positivo. Son tiempos complejos, donde la situación internacional actual condiciona el proceso de toma de decisiones en los órganos de la OMI, sin que el Consejo sea una excepción.

El futuro inmediato se aprecia con optimismo y nuestro país está situado en una posición privilegiada para ser reelegido, una vez más, como miembro del Consejo de la OMI entre los diez Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional. ■

