

El Sr. Arsenio Dominguez (Panamá) elegido Secretario General de la OMI



El Sr. Dominguez fue nombrado Secretario General de la OMI con efecto a partir del 1 de enero de 2024, por un mandato inicial de cuatro años.

El Sr. Arsenio Antonio Dominguez Velasco (República de Panamá) ha sido elegido Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), con efecto a partir del 1 de enero de 2024, para un periodo inicial de cuatro años.

El Consejo de la OMI votó el nombramiento del Sr. Dominguez durante su 129º periodo de sesiones (C 129), que se reúne del 17 al 21 de julio de 2023.

La decisión del Consejo se presentará a la Asamblea de la OMI, que celebra su trigésimo tercer periodo de sesiones del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2023, para su aprobación.

El Sr. Dominguez es actualmente Director de la División del medio marino de la OMI.

Sr. Arsenio Antonio Dominguez Velasco (Panamá)

El Sr. Arsenio Dominguez Velasco es Director de la División del medio marino de la OMI desde enero de 2022. Se incorporó a la Secretaría de la OMI en 2017, primero como Jefe de Gabinete del Secretario General, Kitack Lim, antes de ser nombrado en 2020 Director de la División administrativa de la Organización.



El Sr. Dominguez Velasco nació en la República de Panamá. En 1988 se licenció en Ciencias por el Instituto Fermín Naudeau de Panamá. Estudió Arquitectura Naval en la Universidad de Veracruz (México), donde se licenció en 1995. El Sr. Dominguez Velasco también posee un MBA por la Universidad de Hull y un Certificado de Educación Superior en Derecho Internacional y Política Europea por la Universidad de Birkbeck, ambas en el Reino Unido.

Su carrera profesional marítima comenzó en 1996 como ingeniero portuario en Armadores del Caribe, en Panamá, antes de pasar a ser Subdirector de dique seco en Braswell Shipyard.

En 1998, el Sr. Dominguez Velasco se trasladó a Londres para incorporarse a la Autoridad Marítima de Panamá como Jefe de la Oficina Regional Técnica y de Documentación para Europa y el Norte de África. Posteriormente, representó a Panamá en diversas funciones en la organización, que culminaron en 2014 con su nombramiento como

Embajador y Representante Permanente de Panamá ante la OMI hasta 2017.

Entre 2014 y 2017, el Sr. Dominguez Velasco presidió el Comité de protección del medio marino (MEPC) de la OMI, y en 2015 presidió el Comité técnico del vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI. Anteriormente, entre 2010 y 2014, presidió el Grupo de trabajo de protección marítima, actos de piratería y robos a mano armada bajo los auspicios del Comité de seguridad marítima de la organización.

Lema marítimo mundial 2024: "Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero"



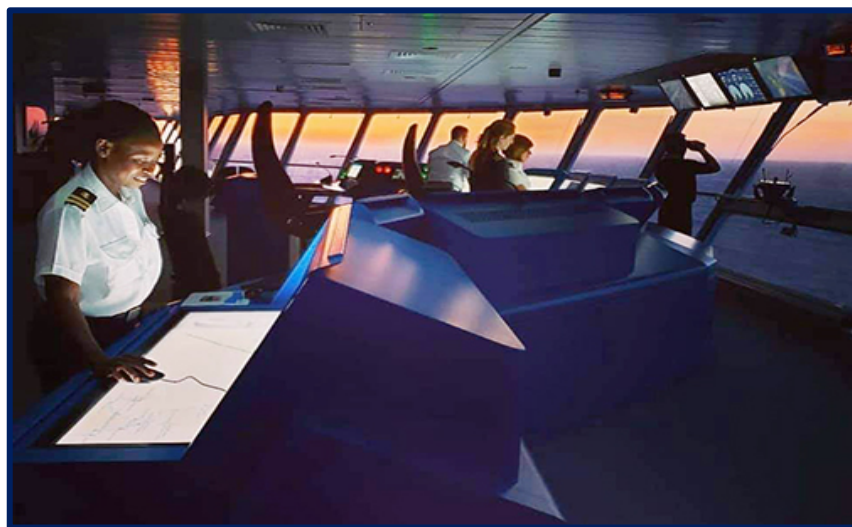
La seguridad marítima en la era de las nuevas tecnologías y los combustibles alternativos central en el lema marítimo mundial de la OMI para 2024.

"Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero" ha sido seleccionado como el lema marítimo mundial de 2024 de la Organización Marítima Internacional, que culminará con la celebración del Día marítimo mundial el 26 de septiembre de 2024.

El lema refleja la labor de la OMI para mejorar la seguridad y la protección marítimas, junto con la protección del medio marino, garantizando al mismo tiempo que su proceso de desarrollo reglamentario se anticipe con seguridad al rápido ritmo del cambio tecnológico y la innovación.

El Secretario General de la OMI, Kitack Lim, declaró:

"Este lema nos permitiría centrarnos en la totalidad de las repercusiones normativas que traen aparejadas las tecnologías nuevas y adaptadas y de la introducción de combustibles alternativos, incluidas las medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques, ya que la OMI se esfuerza por garantizar que la seguridad y la eficiencia del transporte marítimo se mantengan, y posiblemente se mejoren, de modo que el flujo del comercio marítimo internacional siga siendo fluido y eficaz".



La seguridad ha estado en el centro de todas las actividades de la OMI desde la creación de la Organización en 1948. El marco regulatorio evoluciona continuamente a medida que se hacen evidentes las lagunas y como resultado de la labor proactiva de la OMI para anticipar los cambios necesarios para adaptarse a las tecnologías emergentes y la innovación; un ejemplo destacado es la elaboración actualmente en curso de un Código basado en objetivos para los buques marítimos autónomos de superficie (Código MASS).

En 2024 se cumplen 50 años de la adopción del Convenio SOLAS de 1974, el principal tratado de la OMI que regula la seguridad marítima.

La digitalización y la automatización están revolucionando el sector del transporte marítimo al introducir nuevas tecnologías que mejoran la seguridad, la protección y la eficiencia, optimizan el rendimiento, reducen el impacto medioambiental y garantizan la sostenibilidad.

Esto está mejorando la eficiencia y la competitividad generales del sector del transporte marítimo, permitiendo diseñar, construir y gestionar buques de forma más eficiente, manipular más carga, reducir costes y mejorar la satisfacción del cliente.

El transporte marítimo representa alrededor del 90% del comercio mundial y es el modo de transporte menos perjudicial para el medio ambiente. Resulta evidente que mejorar de la seguridad de los buques y la reducción de sus emisiones de GEI van de la mano; ambas son fundamentales para lograr un sector marítimo sostenible y eficiente. El lema "Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero" promueve la política ambiciosa y expeditiva de reducción de las emisiones de GEI de la OMI, que incluye la evaluación de los riesgos para la seguridad que conlleva la introducción de tecnologías nuevas y adaptadas y de combustibles alternativos, así como la elaboración de medidas reglamentarias para hacer frente a esos riesgos y, en última instancia, mitigarlos.

El lema también está fuertemente vinculado a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular el ODS 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna; 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 Consejo de la OMI, reunido en su 129º periodo de sesiones, aprobó el lema a propuesta del Secretario General de la OMI, Kitack Lim.

Se adopta una Estrategia revisada de reducción de los GEI para el transporte marítimo mundial



La Organización Marítima Internacional (OMI) adopta una estrategia revisada para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional.

Los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI), reunidos en el Comité de protección del medio marino (MEPC 80), han adoptado la Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, con objetivos reforzados para hacer frente a las emisiones perjudiciales.

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

El Secretario General de la OMI, Kitack Lim, declaró:

"La adopción de la Estrategia 2023 de la OMI sobre los gases de efecto invernadero es un acontecimiento monumental para la OMI y abre un nuevo capítulo hacia la descarbonización marítima. Al mismo tiempo, esto no es el objetivo final, sino que es en muchos sentidos un punto de partida para las labores que deben intensificarse aún más en los años y décadas que tenemos por delante. Sin embargo, con la Estrategia revisada que ahora han acordado, tenemos una dirección clara, una visión común y unos objetivos ambiciosos que nos guiarán para ofrecer lo que el mundo espera de nosotros".

"Sobre todo, es especialmente significativo contar con el apoyo unánime de todos los Estados Miembros. En este sentido, creo que tenemos que prestar más atención al apoyo a los países en desarrollo, en particular los PEID y los PMA, para que nadie se quede atrás", afirmó.

La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de elaborar normas mundiales para el transporte marítimo y ayudar a los países a implantarlas.

A continuación se describen los elementos de la Estrategia:

Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques

La Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques (la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI) representa la continuación de la labor de la OMI como órgano internacional competente para hacer frente a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional.

Visión

La OMI sigue comprometida a reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional y, con carácter urgente, tiene por

objetivo eliminarlas gradualmente en cuanto sea posible, aunque fomentando, en el marco de la Estrategia, una transición justa y equitativa.

Niveles de ambición

Los niveles de ambición que guían la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI son los siguientes:

.1 La intensidad de carbono de los buques disminuirá mediante la mejora de la eficiencia energética de los buques nuevos

Examinar con el propósito de reforzar las prescripciones de proyecto de eficiencia energética para los buques;

.2 La intensidad de carbono del transporte marítimo internacional disminuirá

Reducir las emisiones de CO₂ por trabajo de transporte, como promedio para todo el transporte marítimo internacional, en al menos un 40 % para 2030, comparado con los niveles de 2008;

.3 La adopción de fuentes de energía, combustibles y/o tecnologías de emisiones nulas o casi nulas de GEI aumentará

La adopción de fuentes de energía, combustibles y/o tecnologías de emisiones nulas o casi nulas de GEI representará, como mínimo, el 5 %, con el objetivo de llegar al 10 %, de la energía utilizada por el transporte marítimo internacional para 2030; y

.4 Las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional llegarán a ser netas nulas

Alcanzar el punto máximo de emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional lo antes posible y llegar a unas emisiones netas nulas de GEI a más tardar, es decir, para 2050 o alrededor de esa fecha, teniendo en cuenta las diferentes circunstancias nacionales, al tiempo que prosiguen los esfuerzos para su eliminación progresiva, tal como se pide en la Visión, en consonancia con el objetivo a largo plazo establecido en el artículo 2 del Acuerdo de París.

Puntos de comprobación indicativos

Puntos de comprobación indicativos para alcanzar unas emisiones netas nulas de GEI procedentes del transporte marítimo internacional:

.1 Reducir el total de las emisiones anuales de GEI procedentes del transporte marítimo internacional en al menos un 20 % esforzándose por alcanzar el 25 % para 2030, en comparación con 2008; y

.2 Reducir el total de las emisiones anuales de GEI procedentes del transporte marítimo internacional en al menos un 70 % esforzándose por alcanzar el 75 % para 2040, en comparación con 2008.

Conjunto de posibles medidas de reducción de los GEI a medio plazo

La Estrategia de 2023 sobre la reducción de las emisiones de GEI establece que, teniendo en cuenta los objetivos de reducción, deberían elaborarse y ultimarse un conjunto de posibles medidas que incluyeran:

- un elemento técnico, a saber, una norma sobre combustibles para uso marítimo basada en objetivos que regule la reducción gradual de la intensidad en cuanto a GEI de los combustibles marinos; y
- un elemento económico, sobre la base de un mecanismo marítimo de tarificación de las emisiones de GEI.

Se evaluarán los posibles elementos económicos observando criterios específicos que se tendrán en cuenta en la evaluación amplia de las repercusiones, con miras a facilitar la ultimación del conjunto de medidas.

Las medidas de reducción de GEI a medio plazo deberían promover eficazmente la transición energética del transporte marítimo y proporcionar a la flota mundial el incentivo necesario, contribuyendo al mismo tiempo a la igualdad de condiciones y una transición justa/equitativa.

Repercusiones para los Estados

La Estrategia señala que deberían evaluarse y tenerse en cuenta, según proceda, las repercusiones que tendría en los Estados una medida/combinación de medidas, antes de su adopción, de conformidad

con el Procedimiento revisado de evaluación de las repercusiones de las posibles medidas en los Estados. Debería prestarse especial atención a las necesidades de los países en desarrollo, en particular los PEID y los PMA.

Obstáculos y acciones de apoyo; creación de capacidad y cooperación técnica; I+D

En la Estrategia, el Comité reconoce que los países en desarrollo, en particular los PMA y los PEID, tienen necesidades especiales por lo que respecta a la creación de capacidad y la cooperación técnica. Un apéndice proporciona una visión general de las iniciativas pertinentes de la OMI en apoyo de la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques.

Pasos siguientes

La Estrategia 2023 establece un calendario para la adopción del conjunto de medidas y la aprobación de la Estrategia actualizada de 2028 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques:

MEPC 81 (primavera de 2024) - Informe provisional sobre la evaluación amplia de las repercusiones del conjunto de posibles medidas a medio plazo/ Ultimación del conjunto de medidas

MEPC 82 (otoño de 2024) - Informe ultimado sobre la evaluación amplia de las repercusiones del conjunto de posibles medidas a medio plazo

MEPC 83 (primavera de 2025) Examen de la medida a corto plazo que habrá de ultimarse para el 1 de enero de 2026

MEPC 84 (primavera de 2026) - Aprobación de medidas / Examen de la medida a corto plazo (EEXI y CII) que deberá completarse para el 1 de enero de 2026.

MEPC extraordinario de 1 o 2 días de duración (seis meses después del MEPC 83 – otoño de 2025) - Adopción de medidas

Plazos previstos:

MEPC 85 (otoño de 2026)

16 meses después de la adopción de las medidas (2027) - Entrada en vigor de las medidas

MEPC 86 (verano de 2027) Inicio del examen de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI

MEPC 87 (primavera de 2028)

MEPC 88 (otoño de 2028) Ultimación del examen de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI con miras a la adopción de la Estrategia de 2028 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques

Adopción de directrices para la evaluación de los GEI en el ciclo de vida

El MEPC adoptó las Directrices sobre la intensidad de los GEI en el ciclo de vida de los combustibles marinos (directrices LCA) para su consideración y adopción. Las directrices LCA permiten calcular las emisiones totales de GEI relacionadas con la producción y el uso de combustibles para uso marítimo desde el pozo hasta la estela, incluidos los factores de emisión "del pozo al tanque" y "del tanque a la estela".

Orientaciones provisionales sobre el uso de biocombustibles

El MEPC aprobó la circular MEPC sobre orientaciones provisionales sobre el uso de biocombustibles en virtud de las reglas 26, 27 y 28 del Anexo VI del Convenio MARPOL, (DCS y CII).

Comité de protección del medio marino (MEPC 80)

El Comité de protección del medio marino (MEPC) se ocupa de las cuestiones ambientales que competen a la OMI. Esto incluye el control y la prevención de la contaminación procedente de los buques contemplada en el Convenio MARPOL, incluidos los hidrocarburos, los productos químicos transportados a granel, las aguas sucias y basuras, y las emisiones procedentes de los buques, incluidos los contaminantes atmosféricos y las emisiones de gases de efecto invernadero. Otros asuntos tratados son la gestión del agua de lastre, los sistemas antiincrustantes, el reciclaje de buques, la preparación y lucha contra la

contaminación y la identificación de zonas especiales y zonas marinas especialmente sensibles.

El MEPC 80 se reunió del 3 al 7 de julio de 2023 en la sede de la OMI en Londres. Asistieron alrededor de 1.800 delegados (en persona y a distancia).

Otros puntos del orden del día

El resultado del MEPC 80 sobre otros puntos del orden del día se dará a conocer próximamente.

El Subcomité de implantación ultima las actualizaciones de los instrumentos clave de la OMI



El Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI ultimó las actualizaciones de cuatro resoluciones clave de la Asamblea de la OMI sobre la implantación de los instrumentos de la OMI en su 9º periodo de sesiones del 31 de julio al 4 de agosto.

Las resoluciones son las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2023; el proyecto de lista no exhaustiva de 2023 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III); el proyecto de procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2023; y el proyecto de Directrices revisadas de 2023 para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad por las Administraciones. Éstas se remitirán para su adopción por la Asamblea de la OMI en su trigésimo primer periodo de sesiones, que se reúne del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2023.

El Subcomité también ultimó el proyecto de texto de las Orientaciones para la implantación del Código III, cuyo objetivo es ayudar a los Estados Miembros a implantar el Código III, así como el nivel de las auditorías realizadas en el marco del Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI. El proyecto de Directrices se presentará al Comité de seguridad marítima (MSC) y al Comité de protección del medio marino (MEPC) para su aprobación y publicación mediante una circular MSC-MEPC.

El Subcomité III, que informa al MSC y al MEPC, trabaja para garantizar la implantación eficaz y sistemática a escala mundial de los instrumentos de la OMI relativos a la seguridad y protección marítimas y la protección del medio marino.

Entre otras cuestiones tratadas en el 9º periodo de sesiones del Subcomité III, se propusieron un examen holístico y exhaustivo del Código de investigación de siniestros, así como enmiendas del mismo, y la elaboración de un proyecto de orientaciones para ayudar a las autoridades competentes a implantar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

IMO CARES: Desafío tecnológico de descarbonización

Proveedores de tecnología de todo el mundo serán invitados a presentar soluciones innovadoras de descarbonización para puertos y buques nacionales en África y el Caribe para el desafío mundial de tecnología marina del proyecto IMO CARES (Medidas coordinadas para reducir las emisiones del transporte marítimo) de la OMI.



El desafío pretende identificar soluciones para acelerar la adopción de tecnologías verdes en los países en desarrollo, con especial énfasis en los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados. Hasta cuatro proveedores de tecnología serán ganadores y recibirán financiación para crear propuestas a medida para el uso de sus soluciones en países situados en las dos regiones.

José Matheickal, Director del Departamento de proyectos y asociaciones de la OMI, ha declarado: "La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) es un objetivo urgente y compartido que requiere la colaboración mundial y el uso de todas las tecnologías disponibles. El desafío mundial de tecnología marina del proyecto IMO CARES de la OMI reunirá a proveedores de tecnología de todo el mundo y facilitará el uso de sus soluciones de descarbonización para buques y puertos nacionales en países de África y el Caribe. Espero que cualquier proveedor tecnológico con una solución adecuada se presente al desafío".

Anton Rhodes, Director del proyecto IMO CARES de la OMI, ha declarado: "La tecnología, el intercambio de conocimientos y la colaboración son elementos fundamentales para conseguir buques y puertos más ecológicos, y nuestro desafío mundial está diseñado para superar las barreras a las que se enfrentan las naciones en desarrollo en este viaje conjunto. El desafío mundial de tecnología marina del proyecto IMO CARES de la OMI está diseñado para superar la brecha tecnológica y fomentará el desarrollo de soluciones de vanguardia para descarbonizar los puertos y los buques nacionales en África y el Caribe. Este desafío y el propio proyecto IMO CARES de la OMI se alinean con el compromiso de la OMI de garantizar que ningún país se quede atrás a medida que avanzamos hacia un futuro más ecológico y sostenible para el sector marítimo".

Cómo funciona el desafío

Puede participar en el desafío cualquier compañía de todo el mundo que disponga de una tecnología de descarbonización preparada para el mercado y adecuada para su uso en puertos y en buques de arqueo bruto inferior a 5 000 (como buques interinsulares, buques portuarios y

buques pesqueros). Las tecnologías eólica, solar, eléctrica y de optimización ya se han identificado como susceptibles de ser adecuadas, pero el desafío es tecnológicamente neutro. Se anima a las compañías a que adapten sus candidaturas a las necesidades de los países concretos de ambas regiones en los que se desplegarán las soluciones.

Los proveedores de tecnología participantes tienen la oportunidad de recibir una financiación de entre 15.000 y 30.000 dólares para desarrollar una propuesta técnica completa si su concepto resulta seleccionado.

Las propuestas seleccionadas podrán disponer de importantes fondos, aproximadamente 500.000 dólares, para la demostración de las tecnologías en cada país participante, en el marco del proyecto Red mundial de centros de MTCC (GMN), financiado por la Unión Europea.

Calendario del desafío

El desafío se desarrollará en varias etapas. Está previsto que la identificación de los países participantes y sus desafíos tecnológicos locales concluya en septiembre de 2023. A continuación, se anunciarán todos los detalles del concurso (en un evento en línea) y se publicarán en los sitios web de la OMI y de IMO CARES.

Las compañías, organizaciones e instituciones que deseen participar en el desafío dispondrán de un plazo de dos meses, entre octubre y noviembre de 2023, para presentar sus conceptos. Todas las propuestas serán evaluadas por un jurado de expertos durante los dos meses siguientes y las propuestas ganadoras se darán a conocer en enero de 2024. El jurado, que se designará cuando se lance formalmente el concurso, estará compuesto por representantes de los MTCC regionales, organismos académicos y partes interesadas de los países elegidos para las propuestas.

Criterios de valoración

El grupo de expertos evaluará las soluciones tecnológicas propuestas en función de la reducción de gases de efecto invernadero, los efectos

sobre los costes operativos de buques y puertos, los costes tecnológicos y la viabilidad de la instalación, la escalabilidad, los requisitos de mantenimiento y la facilidad de aplicación en un mayor número de buques y puertos.

Evento de lanzamiento

El evento virtual de lanzamiento, que tuvo lugar el 21 de julio, proporcionó información sobre el proyecto IMO CARES de la OMI y detalles sobre el calendario del desafío y los criterios de participación. Los representantes de los centros de cooperación de tecnología marítima (MTCC) de África y el Caribe proporcionaron información sobre las aspiraciones de descarbonización y los desafíos a los que se enfrentan.

Acerca de IMO CARES

El proyecto IMO CARES (Medidas coordinadas para reducir las emisiones del transporte marítimo) de la OMI está financiado por el Reino de la Arabia Saudita y se centra en las necesidades de los países en desarrollo para cumplir los objetivos de la Estrategia de Eficiencia Energética y de GEI de la OMI y contribuir así a impulsar la consecución de la reducción mundial de emisiones de GEI.