

Día internacional de la mujer en el sector marítimo 2022

El Día internacional de la mujer en el sector marítimo se celebra el 18 de mayo de cada año



El primer Día internacional de la mujer en el sector marítimo, el 18 de mayo de 2022, se centrará en el lema "Formación-Visibilidad-Reconocimiento: En pro de un entorno laboral libre de obstáculos para las mujeres en el sector marítimo".

En este día, la OMI invita a todas las partes interesadas a participar en eventos y actividades en torno a este tema.

En las redes sociales nos centramos en la visibilidad. Puede compartir los múltiples roles de las mujeres en el sector marítimo usando el hashtag #WomenInMaritimeDay.

Simposio

El día 18 de mayo de 2022 se celebrará un simposio internacional de forma virtual con el tema: "Formación-Visibilidad-Reconocimiento: En pro de un entorno laboral libre de obstáculos para las mujeres en el sector marítimo".

En este simposio se pondrá de relieve la necesidad de que las mujeres sean más visibles y estén más integradas en la comunidad marítima, a bordo de los buques y en el conjunto del sector, y tengan una mayor representación a nivel decisorio. En el simposio se tratará también el desarrollo de las capacidades de las mujeres en el sector marítimo.

Puede registrarse aquí:

https://imo-org.zoom.us/webinar/register/WN_TgKXMbgmR2q9Ix4gS0K6-A

Puede descargar el programa (en inglés) [aquí](#).

El logotipo para el Día internacional de la mujer en el sector marítimo se puede [descargar en esta página](#).

Por favor, indíquenos cómo piensa utilizar el logotipo. Si necesita un formato diferente, póngase en contacto con media@imo.org.



El concepto detrás del logotipo "símbolo del Día de la mujer en el sector marítimo" procede de unir los símbolos de la mujer y la icónica ancla del sector marítimo.



Las múltiples caras de las mujeres en el sector marítimo

Las mujeres son parte integrante de la mano de obra marítima y contribuyen al éxito de las compañías navieras, los puertos, los servicios en tierra y otros.

Con motivo del primer Día internacional de la mujer en el sector marítimo la OMI quiere mostrar las múltiples facetas y roles de las mujeres en el sector marítimo.

Participación en las redes sociales

En las redes sociales, la OMI invita a las mujeres en el sector marítimo a compartir imágenes de sí mismas en sus entornos de trabajo.

La OMI también invitará a los aliados a compartir imágenes de sí mismos con la mujer o las mujeres del sector marítimo que hacen que su vida laboral sea mejor.

El hashtag del día es: #WomenInMaritimeDay. Las plataformas utilizadas serán Twitter ([@IMOHOQ](#)); [LinkedIn](#); [Instagram](#); y [Facebook](#).

Contexto

El Día internacional de la mujer en el sector marítimo se celebrará el 18 de mayo de cada año. El primer año en celebrar este día será el 2022.

Este día conmemora a las mujeres de este sector y promueve de manera continuada la contratación, permanencia y el empleo sostenido de las mujeres en el sector marítimo, el perfil de la mujer en el sector marítimo; refuerza el compromiso de la OMI con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 (igualdad de género) y apoya la labor para abordar el actual desequilibrio de género en el sector marítimo.

Los Estados Miembros de la OMI, el sector marítimo y todas las demás partes del sector marítimo están invitados a que fomenten y celebren el Día internacional de la mujer en el sector marítimo de manera adecuada y significativa.

La Asamblea de la OMI adoptó una resolución proclamando este día.

Conozca más sobre el Programa "Las mujeres en el sector marítimo" de la OMI [aquí](#).

El grupo de trabajo del proyecto GloFouling examina los progresos en la lucha contra las especies acuáticas invasivas



Un importante proyecto para hacer frente a las invasiones biológicas de organismos que pueden acumularse en los cascos de los buques y otras estructuras marinas se vio ralentizado durante la pandemia de COVID-19, pero vuelve a estar en vías de cumplir sus objetivos.

El Grupo de Trabajo sobre el proyecto mundial de Asociaciones GloFouling ejecutado por la OMI y fruto de la colaboración entre el Fondo para el Medio Ambiente Mundial, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la OMI, celebró su segunda reunión del 11 al 13 de abril en la sede de la OMI en Londres (Reino Unido).

El proyecto aborda las incrustaciones biológicas, es decir, la acumulación de algas, animales y microorganismos en la superficie de los buques. Las incrustaciones biológicas desempeñan un papel importante en la transferencia de especies acuáticas invasivas de una región a otra. La reducción de las incrustaciones biológicas contribuye a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

A pesar de las restricciones impuestas por la pandemia de COVID-19, el proyecto trasladó muchas actividades a formato en línea y completó varios informes desde la primera reunión del grupo de trabajo en 2019.

De cara al futuro, el proyecto se ha ampliado hasta 2025. Se acordó un plan de trabajo y un presupuesto revisados para 2022-2025, con la inclusión de un evento de demostración clave sobre la gestión de las incrustaciones biológicas en las áreas marinas protegidas. Es probable que se realice en las Islas Galápagos (Ecuador).

Del 11 al 14 de octubre de 2022 se celebrará en la sede de la OMI en Londres (Reino Unido) un Foro de investigación y desarrollo, y la Exposición sobre la gestión de las incrustaciones biológicas (Foro de I+D), organizados por el proyecto de Asociaciones GloFouling de la OMI (pronto se darán más detalles sobre cómo participar).

Durante 2020-2021, tres países socios principales del proyecto (Indonesia, Jordania y Filipinas) impartieron formación a través de instituciones nacionales y otros nueve tienen previsto hacerlo durante 2022.

Todos los países han completado los informes de evaluación de la situación nacional de la gestión de las incrustaciones biológicas y han creado un grupo nacional de tareas para dirigir la acción sobre las incrustaciones biológicas. Se celebraron varios seminarios regionales de sensibilización en línea. En 2022 están previstas reuniones de grupos regionales de tareas en cuatro regiones con el fin de elaborar el primer proyecto de estrategias y planes de acción regionales.

Se creó la Alianza mundial del sector (GIA) para la bioseguridad marina, la cual completó una serie de informes y estudios durante 2020-2021.

A pesar de la pandemia, la sensibilización y la formación continuaron. Durante 2020-2021, unas 7.000 personas se inscribieron en 23 seminarios web en línea y más de 630 participantes participaron en las oportunidades de formación en línea (cursillos, seminarios) realizadas en los países asociados principales. Además, más de 500 personas participaron en eventos nacionales y regionales de desarrollo de políticas.

Los informes, estudios y mejores prácticas publicados durante 2020-2021 incluyen: Guía sobre el desarrollo de las evaluaciones de la situación nacional de las incrustaciones biológicas; Guía para elaborar una estrategia nacional de las incrustaciones biológicas; y Guía para el desarrollo de evaluaciones económicas rápidas para la gestión de las incrustaciones biológicas y las especies acuáticas invasivas. Las tres guías se publicarán en 2022.

Los informes comisionados por la GIA incluyen: Análisis de los reglamentos existentes y a desarrollar, normas y prácticas en relación a la gestión de las incrustaciones biológicas; Informe sobre el impacto de

las incrustaciones biológicas en el consumo de combustible y las emisiones de GEI (se publicará en 2022).

Se ha elaborado un informe sobre la gestión de las incrustaciones biológicas en las embarcaciones de recreo que incluye el resultado de una encuesta en línea sobre las prácticas actuales implantadas por los navegantes y los puertos deportivos, que se publicará en 2022.

Entre los futuros informes y orientaciones en curso figuran: el informe del GESAMP sobre los aspectos científicos de las incrustaciones biológicas y las especies acuáticas invasivas introducidas a través de las incrustaciones biológicas; informe sobre las mejores prácticas para gestionar las incrustaciones biológicas en el sector de la acuicultura; e informe sobre las mejores prácticas de gestión de las incrustaciones biológicas en el sector de las actividades petroleras y gaseras mar adentro.

Representantes de 11 países asociados principales, cuatro organizaciones regionales, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO (COI-UNESCO) y numerosos socios estratégicos, incluidos los del sector privado, asistieron a la segunda reunión del Grupo de trabajo sobre el proyecto mundial de Asociaciones GloFouling.

El Secretario General de la OMI insta a los Estados a que actúen en favor de la pesca segura



El Secretario General de la OMI, Kitack Lim, insta a los Estados a adoptar medidas para lograr la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo sobre la seguridad de los buques pesqueros.

El Secretario General de la OMI ha instado a los Estados a adoptar medidas para que entre en vigor el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, un tratado internacional clave que establecerá un régimen internacional de seguridad para los buques pesqueros.



Esto ayudará a que la pesca sea segura, sostenible y legal, y contribuirá de forma significativa a la protección de los pescadores, cuyo elevado número de víctimas mortales cada año es inaceptable.

"No podemos permitirnos bajar la guardia a la hora de abordar la seguridad de los pescadores y los buques pesqueros", dijo el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), Kitack Lim.

"No podemos permitirnos bajar la guardia a la hora de abordar la seguridad de los pescadores y los buques pesqueros", dijo el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), Kitack Lim.

El Acuerdo de Ciudad del Cabo ha sido ratificado por 17 Estados con 1.925 buques pesqueros declarados. El Acuerdo entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 22 Estados que tengan como mínimo un número total de 3.600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en alta mar en total hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él.

Tras una conferencia ministerial en 2019, más de 50 Estados han firmado la Declaración de Torremolinos para manifestar que estaban decididos a ratificar el Acuerdo antes de su décimo aniversario (es decir, el 11 de octubre de 2022), dando así un paso importante hacia su entrada en vigor.

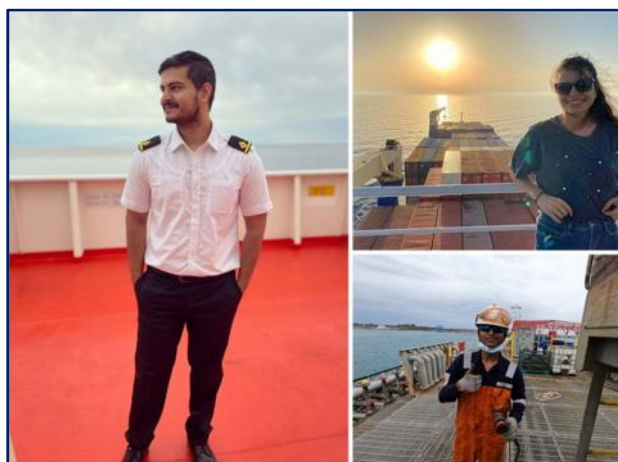
El régimen internacional que supone la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo contribuirá a la lucha más amplia contra las actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Esto ayudaría a proteger las poblaciones de peces del mundo, garantizar una competencia justa en la pesca, mejorar las condiciones laborales y proteger a los pescadores de abusos de sus derechos humanos. Además, el régimen ayudaría a reducir la basura marina procedente de los buques pesqueros. También reduciría las misiones de búsqueda y

salvamento (SAR) en las que intervienen los servicios SAR estatales, las flotas mercantes y de las fuerzas armadas, así como los buques pesqueros, para responder a las llamadas de socorro de buques pesqueros deficientes.

La OMI ha colaborado con otras entidades internacionales para apoyar la ratificación y la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo, incluyendo la celebración de seminarios regionales y seminarios web.

"Sigo confiando en que, trabajando juntos, conseguiremos que el Acuerdo entre en vigor para ultimar el pilar que falta para lograr una pesca segura, sostenible y legal", dijo el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), Kitack Lim.

Se celebra la 100ª ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo



La OMI ha acogido con satisfacción la centésima ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC, 2006), de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el instrumento mundial que establece los derechos laborales de la gente de mar y unas condiciones laborales decentes. Omán depositó su instrumento de ratificación a la OIT el 11 de abril de 2022.

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 se considera el cuarto pilar del régimen normativo internacional para el transporte marítimo de calidad, y complementa tres tratados clave de la OMI sobre la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), la formación de la gente de mar (Convenio de formación) y la prevención de la contaminación del mar (Convenio MARPOL). El MLC, 2006 establece las prescripciones para el pago de los salarios, las vacaciones, la

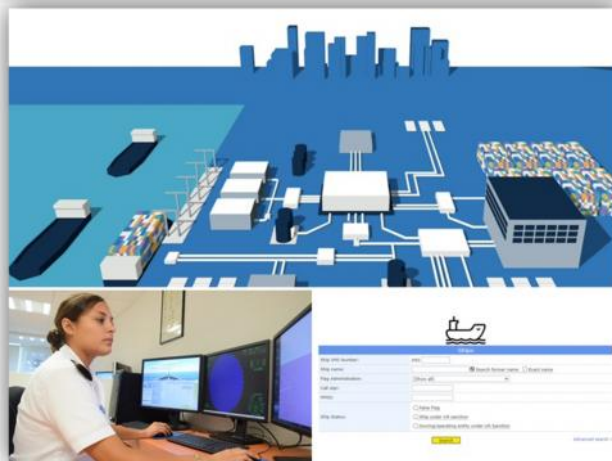
repatriación y los cuidados médicos de la gente de mar, creando obligaciones reglamentarias para los Estados, los propietarios de buques y los operadores.

Operar en un ambiente de trabajo más seguro y solidario aumenta la capacidad de la gente de mar de evitar y responder a sucesos en el mar que podrían afectar a los buques y a su tripulación, a la carga y al medio marino.

La OMI y la OIT mantienen una estrecha relación de trabajo. Esto ha incluido la aportación a las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el trabajo marítimo relacionadas con la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar. El Grupo mixto de trabajo OMI-OIT informó tanto al Comité Jurídico de la OMI como al Consejo de Administración de la OIT. Las dos organizaciones comparten regularmente información sobre cuestiones relacionadas con el bienestar de la gente de mar y mantienen conjuntamente una base de datos que recoge los casos de abandono de la gente de mar. Esta colaboración ha resultado especialmente relevante durante la pandemia de COVID-19, en la que ambas organizaciones colaboraron estrechamente para abordar la crisis del cambio de tripulación y sus consecuencias.

El trigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI incluyó un principio estratégico específico nuevo sobre el factor humano en el Plan estratégico actual de la Organización. En el marco de la labor sobre el factor humano, se ha intensificado la asociación con los organismos de las Naciones Unidas, que ha culminado con la aprobación por parte del Consejo de Administración de la OIT y el respaldo del Consejo de la OMI, de un grupo mixto de trabajo OIT/OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y el factor humano en áreas de interés común para ambas Organizaciones. Está previsto que el Grupo se reúna a finales de 2022.

Transparencia de datos para afrontar matriculaciones y registros fraudulentos de buques



Desde hace varios años la Secretaría de la OMI ha presentado informes al Comité Jurídico de la OMI sobre varios casos relacionados con el uso fraudulento del pabellón de un país, y/o con el funcionamiento fraudulento de registros sin el permiso o el conocimiento del supuesto país del pabellón. La Secretaría de la OMI estudia estos casos con la ayuda de IHS Markit/S&P Global, que gestiona el plan de asignación de números IMO tanto para los buques como para las compañías en nombre de la OMI.

En una presentación sobre el trabajo de IHS Markit/S&P Global en relación a la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques, que tuvo lugar el 24 de marzo en el marco del 109º periodo de sesiones del Comité Jurídico (21-25 de marzo de 2022), se expuso el módulo Ship and Company Particulars (Datos de los buques y las compañías) del GISIS, que está a disposición del público. El módulo permite mostrar información sobre los buques que enarbolan un "pabellón falso". También es posible buscar todos los buques que enarbolan un "pabellón falso".

La base de datos incluye más de 200.000 buques en servicio y 300.000 compañías. Existen acuerdos de intercambio de datos con numerosas Administraciones de abanderamiento. La información, incluida la actualización continua de la misma, también se recibe de otras fuentes, como las sociedades de clasificación, las organizaciones reconocidas (OR), los propietarios y los gestores de buques, y los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto. Esto permite al gestor de datos comprobar y verificar continuamente los buques para asegurarse de que están registrados legítimamente. Además, existen acuerdos

individuales con numerosas Administraciones de abanderamiento, por los que un buque no se mostrará bajo su pabellón a menos que haya sido confirmado por la Administraciones de abanderamiento.

Si se recibe la noticia de que un buque ha sido dado de baja del registro de un pabellón, los registros se modifican inmediatamente. A menos que haya detalles confirmados del registro del nuevo pabellón, el buque se registra como pabellón DESCONOCIDO.

Si una Administración de abanderamiento avisa de que un buque sigue enarbolando una bandera o emitiendo (mediante el SIA) información sobre la bandera después de haber sido dado de baja, entonces el buque se registra como que enarbola una bandera FALSA.

"False flag" (Pabellón falso) se utiliza para designar a un buque que transmita, emita, muestre o se dedique de cualquier otro modo a utilizar indebidamente los datos de un pabellón que la Administración de abanderamiento autorizada confirme que está falsamente asociado bajo el pabellón de que se trate.

La OMI anima a todos los Estados Miembros a suministrar regularmente a IHS Markit/S&P Global información exacta y actualizada sobre los buques que enarbolan su pabellón. Esta información se transmite semanalmente a la OMI para actualizar el GISIS.

Fuente: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/Paginas/Default.aspx>