



Organización Marítima Internacional

Presidenta: Ximena Mena Rodríguez

Moderadora: Renata Talavera Pérez

Oficial de Conferencias: Fatima Bravo
Garduño

ACERCA DEL CÓMITE.

La Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) el cual está especializado en crear y establecer las normas que se encargan de crear y establecer las normas que se encargan de que el transporte vía marítima este protegido, que sea seguro y que a la vez sea respetuoso y amigable con el medio ambiente. Por lo mismo tiene un gran impacto e importancia para el comercio internacional, ya que, gran parte de la mercancía es transportada por medio del mar y la OMI se encarga de mantener en pie todas las reglas y así tener más protección para el medio ambiente.

La OMI fue fundada en el año 1948 y comenzó a ser funcional con su primera reunión en 1959, con el principal objetivo de promover la cooperación entre los países y también mejorar la navegación internacional, al igual que para establecer estándares a nivel internacional relacionados con el transporte marítimo. Actualmente cuenta con 176 Estados miembros.

Su función principal es mantener condiciones equitativas para que los operadores no resuelvan sus problemas financieros simplemente recortando sus gastos y también comprometiendo la seguridad y la protección de lo que es el transporte marítimo internacional y la protección del medio ambiente. Se sabe que el transporte marítimo es un sector internacional y por eso se deben seguir todas las normas que se implementan, acuerdan y adaptan a escala internacional. Y la OMI es el foro donde toma lugar ese proceso.

El transporte marítimo internacional es responsable del transporte del 80% del comercio mundial a pueblos y comunidades alrededor del mundo. Este tipo de transporte es el más eficiente y rentable de modo transporte internacional para la mayor parte de los tipos mercancía, ya que, proporciona un medio confiable y con bajo costo para poder mover las mercancías a nivel mundial. Esto facilita el comercio y ayuda a crear prosperidad en muchas naciones.

Como este comité forma parte de las Naciones Unidas., la OMI está constantemente trabajando en cumplir con la Agenda de 2030 para el Desarrollo Sostenibles y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que estén asociados. Solo se habrán hecho realidad si el sector de transporte sostenible apoya al comercio mundial.

Las medidas de la OMI abarcan todos los aspectos del transporte marítimo internacional, ya sea, el diseño, la construcción, el equipamiento, la explotación y la eliminación de residuos, para así asegurarse de que este sector vital siga siendo lo más seguro posible.

Referencias:

1. *Introducción a la OMI. (s/f). Imo.org. Recuperado el 26 de agosto de 2026, de <https://www.imo.org/es/about/pages/default.aspx>*
2. *Breve historia de la OMI. (s/f). Imo.org. Recuperado el 26 de agosto de 2026, de <https://www.imo.org/es/about/historyofimo/pages/default.aspx>*
3. *United Nations. (s/f). Océanos y derecho del mar. United Nations. Recuperado el 26 de agosto de 2026, de <https://www.un.org/es/global-issues/oceans-and-the-law-of-the-sea>*

Tópico A: Vacío legal en la piratería y caza ilegal de ballenas

El derecho marítimo internacional todavía presenta algunas lagunas importantes para regular y sancionar actividades como la piratería moderna y la caza ilegal de cetáceos. Aunque la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) define la piratería en su artículo 101, su aplicación se relaciona principalmente con los actos que ocurren en alta mar. Esto puede generar problemas cuando las incursiones armadas suceden en aguas territoriales o en zonas económicas exclusivas (ZEE), especialmente cuando los Estados costeros no cuentan con los recursos necesarios para responder de manera rápida y efectiva.

Por otra parte, el uso de guardias armados privados en buques mercantes también ha generado dudas y conflictos legales. No siempre está claro cómo debe regularse el uso legítimo de la fuerza, cómo controlar el tráfico de armas entre distintos países o quién debe asumir la responsabilidad cuando ocurre algún incidente. En estos casos, también entran en juego las obligaciones del Estado de abanderamiento y las empresas encargadas de la seguridad marítima.

En cuanto a la protección del ecosistema marino, la caza ilegal de ballenas continúa siendo un problema. El Convenio Internacional para la Regulación de la Caza de la Ballena establece ciertas reglas y excepciones relacionadas con la “investigación científica”, pero estas han generado controversia y pueden dificultar la aplicación de medidas contra algunas actividades. Además, no existen mecanismos coercitivos universales que permitan actuar de la misma manera en todos los casos. A esto se suma la poca coordinación entre los instrumentos de la Comisión Ballenera Internacional y los reglamentos de seguridad y navegación de la OMI. Como resultado, la vigilancia en alta mar puede ser complicada y algunas embarcaciones pueden realizar actividades que dañan la biodiversidad marina sin enfrentar consecuencias penales directas.

¿Por qué le importa a la OMI?

La OMI, como organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación marina, tiene un papel importante en la búsqueda de soluciones a estos problemas. Una opción sería actualizar y fortalecer instrumentos como el Convenio SUA y mejorar su coordinación con la CONVEMAR, con el objetivo de reducir los vacíos de jurisdicción que existen entre las aguas territoriales, las ZEE y la alta mar.

Además, la protección del océano no depende de un solo organismo. La OMI puede trabajar junto con la Convención CITES y la Comisión Ballenera Internacional para mejorar la vigilancia, compartir información y establecer respuestas más coordinadas frente a actividades que afecten a la biodiversidad marina.

Preguntas Clave

1. ¿Cómo puede la OMI fortalecer el Convenio SUA y la CONVEMAR para reducir las zonas grises de jurisdicción entre las aguas territoriales, las ZEE y la alta mar?
2. ¿Qué marcos normativos universales deberían implementarse para regular a las empresas privadas de seguridad marítima que trabajan en buques mercantes?
3. ¿De qué manera puede la OMI coordinarse con la Comisión Ballenera Internacional para mejorar la vigilancia y sancionar la interceptación y la caza ilegal en zonas protegidas?
4. ¿Qué medidas de supervisión del Estado de abanderamiento se necesitan para evitar que los barcos involucrados en delitos ambientales continúen operando?

Referencias:

1. Organización Marítima Internacional. (s.f.). Protección marítima y piratería. IMO. <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>
2. Organización de las Naciones Unidas. (s.f.). Océanos y el derecho del mar. UN. <https://www.un.org/es/global-issues/oceans-and-the-law-of-the-sea>
3. Comisión Ballenera Internacional. (s.f.). Convenio Internacional para la Regulación de la Caza de la Ballena. IWC. <https://iwc.int/>
4. Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (s.f.). Programa Global de Delincuencia Marítima. UNODC. <https://www.unodc.org/unodc/es/piracy/index.html>
5. Organización Marítima Internacional. (s.f.). El papel de la OMI en la protección de los océanos del mundo. IMO. <https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/oceans-default.aspx>

Tópico B: El desguace de buques en el Sur Global: Un ciclo que conecta banderas de conveniencia, tráfico de residuos tóxicos y explotación laboral.

El desguace de embarcaciones al final de su vida útil, también llamado reciclaje de buques, es uno de los procesos que más desafíos presenta para lograr una industria marítima sostenible. Aunque permite reutilizar gran parte del acero y otros materiales de las naves, cuando el desmantelamiento se realiza sin las condiciones necesarias puede generar graves impactos sociales y ambientales. Los buques comerciales contienen sustancias peligrosas como asbesto, PCB, metales pesados y residuos de hidrocarburos. Si no existe una infraestructura adecuada para manejarlos, estos materiales pueden terminar en los ecosistemas marinos y causar daños al medio ambiente. Al mismo tiempo, los trabajadores de este sector suelen enfrentarse a condiciones laborales muy difíciles. En muchas instalaciones no cuentan con el equipo de protección necesario y están expuestos a accidentes graves y enfermedades relacionadas con su trabajo. Por eso, el reciclaje de buques no solo debe considerarse desde el punto de vista ambiental, sino también desde la seguridad y el bienestar de las personas que participan en el proceso.

Esta situación también se relaciona con el uso de las llamadas “banderas de conveniencia”. Algunos armadores transfieren el registro de sus buques a jurisdicciones con normas menos estrictas poco antes de enviarlos a desguace. De esta manera, pueden intentar evitar ciertos estándares internacionales de seguridad y gestión ambiental. Esto hace más difícil determinar quién debe responder cuando no se cumplen las normas. Ante este problema, la postura de la Organización Marítima Internacional (OMI) promueve una visión integral del ciclo de vida de los buques, conocida como “de la cuna a la tumba” (*cradle-to-grave*). La OMI considera que el reciclaje de buques es parte del transporte marítimo sostenible, pero también señala que debe realizarse siguiendo normas obligatorias y comunes que protejan tanto al personal como al medio ambiente. Para ello, las responsabilidades deben repartirse de manera clara entre los armadores, los registros marítimos y las instalaciones de reciclaje.

¿Por qué le importa a la OMI?

La Organización Marítima Internacional es un organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de promover la seguridad de la navegación y prevenir la contaminación marina causada por los buques. Por esta razón, la OMI tiene un papel importante en la coordinación del marco normativo internacional, incluyendo instrumentos como el Convenio Internacional de Hong Kong.

Para la OMI, los beneficios económicos del transporte marítimo no deberían significar que los costos ambientales y los riesgos para los trabajadores terminen siendo asumidos principalmente por las comunidades de las zonas costeras donde se desmantelan los buques. La responsabilidad debe compartirse entre todos los actores involucrados y el proceso de reciclaje debe realizarse bajo condiciones seguras.

Preguntas clave

1. ¿Cómo puede la OMI supervisar el uso de banderas de conveniencia cuando estas son utilizadas para evadir las normativas ambientales antes del desguace de los buques?
2. ¿De qué manera se pueden armonizar las disposiciones del Convenio de Hong Kong de la OMI con el Convenio de Basilea sobre el transporte de residuos peligrosos, para evitar contradicciones entre ambos acuerdos?
3. ¿Qué responsabilidad económica y legal deberían asumir las empresas navieras y los armadores para contribuir a la modernización de los astilleros e instalaciones de reciclaje?

4. ¿Qué mecanismos de auditoría e inspección obligatoria deberían aplicarse a los registros marítimos para asegurar que los buques sean reciclados de manera segura y de acuerdo con las normas internacionales?

Referencias:

1. Organización Marítima Internacional. (s.f.). Reciclaje de buques. OMI. <https://www.imo.org/es/ourwork/environment/pages/ship-recycling.aspx>
2. Organización Marítima Internacional. (s.f.). Reciclaje de buques y el Convenio de Hong Kong. OMI. <https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/Recycling-of-ships-and-Hong-Kong-Convention.aspx>
3. Organización Internacional del Trabajo. (2015). El desguace de buques: un trabajo peligroso. OIT. <https://www.ilo.org/es/resource/el-desguace-de-buques-un-trabajo-peligroso>
4. Organización Marítima Internacional. (s.f.). Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Sano de los Buques. OMI. <https://www.imo.org/es/about/Conventions/pages/the-hong-kong-international-convention-for-the-safe-and-environmentally-sound-recycling-of-ships.aspx>
5. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2015). Convenio de Basilea. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/semarnat/acciones-y-programas/convenio-de-basilea>
6. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (s.f.). Otros instrumentos jurídicos relacionados con los contaminantes orgánicos persistentes. Gobierno de España. https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/productos-quimicos/contaminantes-organicos-persistentes-cop/otros_instrumentos.html

GLOSARIO

Tratados y convenios

CONVEMAR: Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Define las zonas marítimas (Mar Territorial, ZEE, Alta Mar) y la piratería internacional en su Art. 101.

Convenio SUA: Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima. Sanciona actos de fuerza y ataques armados contra buques.

Convenio de Hong Kong: Regula el reciclaje y desguace seguro y ambientalmente racional de buques durante su ciclo de vida.

Convenio de Basilea: Regula el control transfronterizo de desechos peligrosos y su eliminación para evitar la contaminación en países en desarrollo.

CITES: Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres. Protege especies marinas en peligro.

ICRW: Convenio Internacional para la Regulación de la Caza de la Ballena. Establece normas, cuotas y excepciones científicas sobre la caza de cetáceos.

Organismos

OMI: Organización Marítima Internacional. Organismo de la ONU encargado de la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación marina.

CBI: Comisión Ballenera Internacional. Entidad que supervisa la conservación de cetáceos y la moratoria de la caza comercial.

Términos y conceptos

Alta Mar: Aguas internacionales fuera de la ZEE de cualquier país donde rige la libertad de navegación y la ley del Estado de abanderamiento.

Zona Económica Exclusiva (ZEE): Franja de hasta 200 millas náuticas donde el Estado costero tiene soberanía sobre los recursos naturales.

Banderas de Conveniencia (FOC): Registro de un buque en un país extranjero para evadir impuestos, leyes laborales estrictas y normas ambientales.

Estado de Abanderamiento: País donde está matriculado un buque y que ejerce la responsabilidad legal y de inspección sobre la nave.

De la cuna a la tumba: Enfoque de la OMI que contempla la gestión integral del buque desde su construcción hasta su desguace final.

Guardias Armados Privados: Personal de seguridad a bordo de buques mercantes utilizado para prevenir ataques de piratería.

Mecanismos Coercitivos: Sanciones e instrumentos legales de cumplimiento obligatorio en el derecho internacional.

PCB y Asbesto: Sustancias químicas tóxicas presentes en barcos antiguos que generan riesgos

graves durante el reciclaje naval.

Sube tu hoja de posición oficial a través del siguiente enlace:

https://drive.google.com/drive/folders/1e5A0su7gNgUFtapa1fGYj4MsyAjv3Eoi?usp=drive_link

Contacto de la mesa:

A01774296@tec.mx - Presidenta

A01774615@tec.mx – Moderadora

A01774615@tec.mx – Oficial de Conferencias