

ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL



SAGRADO CORAZÓN MODEL OF UNITED NATIONS

Carta de la Presidencia

“No tenemos la culpa de ser los mejores”

Sean bienvenidos a la decimocuarta edición del Modelo de Naciones Unidas del Sagrado Corazón y de manera específica, al comité de la Organización Marítima Internacional. De nuestra parte como Mesa Directiva de este comité estamos honrados de fungir ante ustedes desde nuestros cargos y hacer de esta edición de SACMUN una experiencia grata para todos ustedes.

Para iniciar con la formalidad, me presento ante ustedes; Soy Luis Salazar (mejor conocido como Luisda) y seré su Presidencia de mesa durante este modelo. En el año 2025 egresé del Colegio Sagrado Corazón en el cuál estudié durante toda mi vida y donde tuve el honor de ser el Secretario Académico de SACMUN 2024 y el Secretario General de SACMUN 2025, actualmente soy estudiante de la carrera de Derecho en la Universidad Católica Andrés Bello en la ciudad de Caracas, voy a estar acompañado durante el evento de dos personas igualmente exitosas y queridas como lo son nuestra otra Presidencia, Luisa Suárez, egresada del Colegio IDEA en el año 2022, actualmente estudiante de Estudios Liberales en la Universidad Metropolitana en la ciudad de Caracas, Vice-Secretaria General de UCMUN 2026 y cabe resaltar que para las fechas de la redacción de esta guía, Luisa está representando a un estado completo (como lo es Carabobo) en el Modelo de Naciones Unidas de Harvard en Boston, Estados Unidos. Demostrando nuevamente su excelencia. Por último, nuestro Vicepresidente Santiago de Freitas, miembro activo de la Delegación del Sagrado Corazón y estudiante de 3er año del bachillerato del mismo colegio, a pesar de su corta trayectoria se ha logrado destacar con diversos reconocimientos y un excelente desarrollo, y por lejos se ha convertido en una de las personas más carismáticas y queridas en todo el circuito carabobeño.

Ya habiéndonos presentado, solo nos queda decirles que los recibiremos con los brazos abiertos durante toda su estadía en el modelo, sientanse en confianza de pedirnos consejos y apoyo, que para eso estaremos a su disposición. Para despedirnos, solo les diremos que deben recordar que nuestra participación en un MUN, es solo un reflejo de nuestra personalidad, así que porfavor sean **buenas personas**, espero nos hayan entendido. Hasta luego!



Sagrado Corazon Model of United Nations
U. E Colegio Sagrado Corazon
Valencia, Carabobo

Capítulo I: Sobre el comité

Organización Marítima Internacional

I . HISTORIA DEL COMITÉ

La génesis de la Organización Marítima Internacional (OMI) se sitúa en la intersección de la reconstrucción de la postguerra y la necesidad de un marco normativo uniforme para la industria más globalizada del planeta. Si bien el transporte marítimo había operado durante siglos bajo un mosaico y una unión de leyes nacionales y tratados bilaterales, la complejidad del comercio en el siglo XX demandaba un ente centralizado y permanente bajo el auspicio de las nacientes Naciones Unidas. El proceso formal de creación inició con la adopción del Convenio constitutivo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) en Ginebra, 1948. Sin embargo, su entrada en vigor fue un proceso tortuoso que tomó más de una década. Esta demora no fue fortuita; reflejaba la reticencia de las potencias navieras de la época ante el temor de que una organización internacional interfiriera en asuntos económicos y comerciales, como las tarifas de flete y las políticas de competencia. No fue hasta el 17 de marzo de 1958 que el convenio alcanzó las ratificaciones necesarias (21 Estados, de los cuales 7 debían poseer un tonelaje superior al millón de toneladas de registro bruto), permitiendo que la organización celebrará su primera Asamblea en Londres en 1959 (sigue siendo su sede actual).

En sus primeros años, el enfoque de la OCMI (que cambiaría su nombre a OMI en 1982) era estrictamente técnico, centrado en la actualización del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). No obstante, el panorama jurídico internacional sufrió un cambio de paradigma en 1967 con el desastre del petrolero Torrey Canyon. Este incidente, que vertió 120,000 toneladas de crudo en las costas del Reino Unido y Francia, reveló que el marco legal vigente era insuficiente para abordar las responsabilidades civiles y la intervención en aguas internacionales ante catástrofes ambientales. A raíz de esta crisis, la OMI expandió sus facultades, dando lugar a un corpus legislativo sin precedentes creando el instrumento fundamental para prevenir la contaminación por buques, abarcando desde hidrocarburos hasta emisiones atmosféricas (MARPOL, 1973/78) y estableciéndose como la autoridad competente para establecer las normas y estándares internacionales referenciados en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982)

Ahora es necesario recordar que un pilar fundamental en la evolución histórica de la OMI fue la transición de una cooperación meramente técnica hacia la creación de un régimen de responsabilidad civil de alcance global. Antes de la intervención de la organización, las reclamaciones por daños transfronterizos en el espacio marítimo se enfrentaban a un vacío jurisdiccional que dejaba a los Estados ribereños desprotegidos. La OMI catalizó la adopción del Convenio de Responsabilidad Civil (CLC) de 1969 y el Convenio de Fondos de 1971, estableciendo por primera vez el principio de "quien contamina, paga" en el derecho internacional privado marítimo. Este hito no solo dotó a la organización de una dimensión jurídica de reparación de daños, sino que institucionalizó un sistema de compensación financiado por la industria petrolera, equilibrando la libertad de navegación con la obligación de salvaguardar la integridad económica de las naciones afectadas por siniestros en alta mar. En este mismo orden de ideas, durante las décadas de 1960 y 1970, el origen y la estructura de la OMI se vieron profundamente influenciados por el proceso de descolonización, que alteró la composición de sus Estados miembros. El surgimiento de nuevas naciones soberanas introdujo una tensión política entre los "Estados de Bandera" tradicionales (potencias marítimas históricas) y los "Estados de Abanderamiento Abierto" o registros de conveniencia. Esta dinámica obligó a la OMI a fortalecer sus mecanismos de Auditoría de los Estados Miembros (VIMSAS), pasando de un modelo de recomendaciones voluntarias a uno de cumplimiento obligatorio. Esta evolución histórica fue crucial para garantizar que la expansión del comercio global no derivara en una "carrera hacia el fondo" en términos de estándares de seguridad, asegurando que los nuevos actores del sistema internacional se adhirieran a las normas técnicas universales independientemente de su capacidad económica inicial.

Finalmente, el origen de la OMI debe entenderse bajo su capacidad de adaptación frente a las amenazas no estatales que redefinieron el concepto de seguridad marítima a finales del siglo XX e inicios del XXI. La respuesta institucional tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 marcó un punto de inflexión con la adopción expedita del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP/ISPS Code) en 2002. Este giro histórico integró la operatividad comercial con la seguridad antiterrorista, otorgando a la OMI un mandato expandido que trasciende la seguridad operativa (safety) para abarcar la protección contra actos ilícitos (security). Esta metamorfosis consolidó a la organización no solo como un ente de estandarización técnica, sino como un componente vital en la arquitectura de seguridad nacional de sus Estados miembros, vinculando la eficiencia del flujo comercial con la estabilidad política global. En el siglo XXI, la OMI ha transitado de ser un ente reactivo a uno proactivo. Su estructura ha evolucionado para incluir comités de alta especialización como el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) y el Comité de Seguridad Marítima (MSC). Actualmente, su labor no se limita a la integridad estructural de los buques, sino que abarca la arquitectura de la Estrategia de Gases de Efecto Invernadero (GEI), buscando la descarbonización total del sector para mediados de siglo, y la regulación de buques autónomos (MASS), consolidándose como el único organismo capaz de armonizar la eficiencia comercial con la preservación del bien común marítimo.

Organigrama

La OMI tiene una estructura diseñada para que las decisiones fluyan desde la representatividad política total hasta la especialización técnica más profunda. Un sistema que asegura que cada resolución sobre la congestión comercial tenga viabilidad tanto diplomática como operativa

Estructura diplomática y política

La Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI) es el máximo órgano rector, integrado por todos sus Estados miembros, que se reúne en Londres cada dos años en sesiones ordinarias. Es responsable de aprobar el programa de trabajo, el presupuesto, elegir al Consejo de 40 miembros y establecer la estrategia de seguridad y protección marítima.

El Consejo es el órgano ejecutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), responsable de supervisar la labor de la organización entre sesiones de la Asamblea. Compuesto por 40 Estados miembros elegidos por dos años, coordina actividades, aprueba presupuestos, promueve al Secretario General y adopta normas de seguridad y medio ambiente marítimo.

Estructura técnica

- Comité de Seguridad Marítima (MSC): Es el máximo órgano técnico, encargado de la seguridad de buques y tripulaciones, incluyendo el Convenio SOLAS.
- Comité de Protección del Medio Marino (MEPC): Se ocupa de prevenir y controlar la contaminación del mar por buques, incluyendo vertidos y emisiones atmosféricas.
- Comité Jurídico: Trata asuntos legales relacionados con el ámbito de competencia de la OMI.
- Comité de Cooperación Técnica: Apoya el fortalecimiento de la capacidad marítima en los países, especialmente en desarrollo.-
- Comité de Facilitación: Busca reducir las formalidades y simplificar los documentos en el transporte marítimo internacional.

Medidas subordinadas

- CCC: Transporte de Cargas y Contenedores.
- HTW: Elemento humano, formación y guardia.
- III: Implementación de los instrumentos de la OMI.
- NCSR: Navegación, radiocomunicación y búsqueda y rescate.
- PPR: Prevención y respuesta a la contaminación.
- SDC: Diseño y construcción de buques.
- SSE: Sistemas y equipos del buque.

Alcance

Es claro que el alcance de la OMI es de carácter universal y normativo, fundamentado en el imperativo de establecer un "panorama nivelado" que impida la competencia desleal mediante la degradación de los estándares de seguridad o ambientales. Su jurisdicción no se ejerce de manera coercitiva directa, sino a través de un sofisticado sistema de responsabilidad compartida donde la autoridad emana de la ratificación de convenios que los Estados incorporan a sus ordenamientos jurídicos nacionales. Este marco se sostiene sobre dos pilares de control: la Jurisdicción del Estado de Bandera, responsable de la certificación y el cumplimiento técnico de los buques registrados bajo su pabellón, y la Inspección del Estado Rector del Puerto, que faculta a las naciones a supervisar y, en caso de deficiencias graves, retener a embarcaciones extranjeras que transiten por sus aguas. Mediante el principio de "trato no más favorable", la OMI asegura que incluso los buques de Estados no signatarios deban cumplir con las normativas internacionales para acceder a los nodos comerciales globales, consolidando así un régimen de seguridad transnacional que trasciende las fronteras marítimas individuales.

Poderes

Por último, las formas de actuar de la OMI se manifiestan a través de una jerarquía de instrumentos jurídicos que permiten una respuesta adaptativa a los desafíos emergentes, desde enmiendas técnicas rápidas hasta tratados estructurales de largo alcance. El proceso se inicia con el ciclo de creación normativa, donde las propuestas de los Estados Miembros son sometidas a un escrutinio técnico exhaustivo en los subcomités antes de ser adoptadas formalmente como Convenios, Protocolos o Códigos obligatorios. Un elemento distintivo de su eficacia es el procedimiento de aceptación tácita, un mecanismo jurídico innovador que permite que las enmiendas técnicas entren en vigor de manera automática tras un periodo determinado, a menos que una mayoría calificada de Estados presente una objeción formal; esto evita la parálisis legislativa característica de otros organismos internacionales. Además de estos instrumentos vinculantes, la organización emite Recomendaciones y Directrices de "Soft Law", que sirven como manuales de mejores prácticas para la gestión de crisis, como la optimización del tráfico en canales saturados o la mitigación de riesgos climáticos, proporcionando una hoja de ruta técnica que precede a la codificación legal definitiva.

Capítulo II: Temática del comité

(Congestión Comercial, factor crítico de accidentes y vulnerabilidad climática)

I. CONTEXTO HISTORICO

Iniciando con la temática a tratar dentro de nuestra sala de debate, debemos entender que la congestión comercial contemporánea se remonta a la revolución del contenedor iniciada en la década de 1950, un cambio de paradigma que estandarizó el transporte de mercancías pero que, a su vez, sembró las bases de la dependencia sistémica de los grandes nodos portuarios. Históricamente, la industria ha perseguido economías de escala mediante el fenómeno del "Gigantismo Naval", una tendencia que ha llevado al desarrollo de buques de la clase Ultra Large Container Vessels (ULCV). Este crecimiento exponencial del tamaño de las embarcaciones ha generado una asimetría crítica: mientras la capacidad de carga de los buques aumentó más del 1,500% en las últimas cinco décadas, la infraestructura portuaria y los pasos interoceánicos han experimentado una expansión significativamente más lenta. Este desfase estructural convirtió a los principales estrechos y puertos del mundo en embudos logísticos, donde cualquier alteración mínima en la cadencia de navegación desencadena un efecto dominó de retrasos globales, elevando el riesgo operativo de manera exponencial.

También podemos observar como el registro histórico de la navegación mundial demuestra que la densidad del tráfico ha sido, de manera persistente, el principal catalizador de siniestros en alta mar. Desde la adopción del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA) en 1972, la comunidad marítima reconoció que el error humano es una variable exacerbada por la presión del entorno. Los antecedentes demuestran que, en zonas de alta congestión como el Estrecho de Malaca o el Canal de la Mancha, la fatiga de las tripulaciones —derivada de tiempos de espera prolongados y maniobras complejas en espacios confinados— ha sido el factor subyacente en el 80% de los accidentes marítimos. La historia de la seguridad marítima está marcada por la transición de un enfoque en la "integridad del casco" hacia un enfoque en la "gestión del tráfico dinámico", evidenciando que la seguridad no solo depende de la tecnología del buque, sino de la capacidad del sistema para absorber volúmenes de tráfico que superan sus límites de diseño originales.

Puede llegar a parecer que la índole sobre la vulnerabilidad climática es la menos relevante a tratar, pero, aunque el impacto mediático del cambio climático es reciente, el antecedente histórico de la vulnerabilidad marítima se encuentra en la dependencia de patrones meteorológicos estables para la operatividad de infraestructuras críticas. Durante el siglo XX, la planificación portuaria se basó en modelos de retorno climático que hoy se consideran obsoletos.

Casos de estudio (solo como jurisprudencia y sustento académico, no para discusión)

- El Cierre del Canal de Suez (1967-1975): Si bien tuvo un origen geopolítico, este periodo histórico es el antecedente técnico más relevante sobre el impacto del desvío masivo de rutas. La obligatoriedad de circunnavegar África por el Cabo de Buena Esperanza no sólo incrementó los costos operativos, sino que demostró cómo la saturación de rutas alternativas aumenta la probabilidad de accidentes por la falta de infraestructura de apoyo en trayectos largos y no planificados.
- La Crisis de la Bahía de San Pedro (Precedentes Logísticos): Los registros de saturación en los puertos de Los Ángeles y Long Beach durante la primera década del siglo XXI sirvieron como el primer gran laboratorio sobre el "efecto látigo" (bullwhip effect). Este caso demostró que la congestión marítima no termina en el muelle, sino que se infiltra en las cadenas de suministro terrestres, generando una parálisis logística que compromete la seguridad nacional y la estabilidad económica.
- El Incidente del LASH "Atlantic Forest" (1970s) y la Evolución de la Carga: Los antecedentes de accidentes por mala estiba o fallos en la gestión de carga en zonas de alta mar muestran que, históricamente, la presión por cumplir con horarios en puertos congestionados ha llevado a la omisión de protocolos de seguridad esenciales. Este caso resalta la relación directa entre la urgencia comercial, la congestión en las terminales y el aumento de la vulnerabilidad ante condiciones meteorológicas adversas.

Situación actual

La situación actual del transporte marítimo internacional se define por una paradoja estructural: nunca antes la humanidad había poseído tal sofisticación tecnológica para la navegación, y sin embargo, el sistema se encuentra en su punto de mayor fragilidad desde la creación de la OMI. Esta inestabilidad no es un evento fortuito, sino el resultado de una convergencia multidimensional entre la saturación de los nodos logísticos, el incremento del siniestro operacional y una volatilidad climática que ha comenzado a dictar las reglas del juego comercial. En este sentido, la congestión comercial hoy no debe entenderse simplemente como un retraso en los tiempos de atraque, sino como una disfunción en el metabolismo mismo del comercio global, caracterizada por el fenómeno del "amontonamiento de buques". Este escenario se ve agravado por la "tiranía del tamaño", donde el crecimiento de los buques de la clase Ultra Large Container Vessels ha superado con creces la capacidad de respuesta de la ingeniería civil portuaria, creando un desfase físico donde los canales y puertos operan bajo un régimen de saturación permanente que reduce los márgenes de seguridad a niveles mínimos.

Aunado a esta limitación física, la dialéctica de la congestión contemporánea ha revelado una cara "alterna" del problema: la parálisis no reside únicamente en el agua, sino en la incapacidad de la interfaz tierra-mar para procesar volúmenes de carga que alcanzan los 24,000 TEU por embarcación. Esta ineficiencia sistémica obliga a las flotas a permanecer fondeadas en rada durante semanas, transformando las zonas de espera en campos de alta densidad de tráfico donde el riesgo de abordajes y colisiones se multiplica de forma exponencial. Para intentar paliar estos retrasos, las navieras suelen recurrir a la estrategia de "navegar rápido para luego esperar", una práctica que no solo erosiona la seguridad al aumentar la fatiga de las tripulaciones, sino que sabotea los objetivos ambientales de la OMI. La física naval es implacable al respecto: el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ crecen de forma cúbica respecto a la velocidad, lo que significa que la congestión en un punto geográfico específico termina incrementando la huella de carbono de todo el trayecto transoceánico, generando un impacto ambiental que afecta directamente a la salud pública de las ciudades costeras.

Desde una perspectiva humana, la crisis actual ha mutado en un factor crítico de siniestralidad que trasciende los fallos mecánicos. La presión logística actual está operando sobre una fuerza laboral exhausta, donde la fatiga crónica de los oficiales de puente ha sido identificada como el precursor de casi la totalidad de los incidentes de navegación modernos. Esta erosión del factor humano se ve potenciada por una complejidad tecnológica que, si bien ofrece herramientas de automatización, introduce nuevas vulnerabilidades ante ciberataques y fallos sistémicos en entornos saturados. En este contexto, un oficial fatigado, operando un buque de 400 metros de eslora en un canal estrecho y bajo una presión de tiempo asfixiante, representa una variable de riesgo que la normativa tradicional del SOLAS apenas comienza a procesar. La situación es tan crítica que el estrés derivado de la incertidumbre en las fechas de atraque y la imposibilidad de relevos efectivos está provocando un abandono masivo de la profesión marítima, dejando la operación de naves complejas en manos de personal con cada vez menos experiencia.

Concluyendo, el cambio climático ha dejado de ser una proyección futura para convertirse en el principal disruptor operativo del presente, obligándonos a reconocer que la infraestructura global fue "diseñada para un mundo que ya no existe". La vulnerabilidad climática hoy se manifiesta en la inestabilidad hidrometeorológica crónica que afecta a pasos vitales como el Canal de Panamá, donde la escasez de agua dulce condiciona el calado y obliga a reconfigurar las rutas globales hacia trayectos más largos y peligrosos. Al mismo tiempo, el aumento del nivel del mar y los fenómenos meteorológicos de rápida intensificación están dejando a los buques atrapados en zonas de congestión con nula capacidad de maniobra para realizar evasiones de tormentas. En última instancia, nos encontramos ante un círculo vicioso donde la industria marítima, al intentar superar la congestión y cumplir con las demandas del consumo global, acelera el mismo colapso climático que sabotea su operatividad. La situación actual, por tanto, no es una anomalía temporal, sino el "nuevo normal" que exige una renegociación urgente entre la demanda económica, la seguridad de la vida humana y los límites físicos de nuestro planeta.

Aunado a esta limitación física, la dialéctica de la congestión contemporánea ha revelado una cara "alterna" del problema: la parálisis no reside únicamente en el agua, sino en la incapacidad de la interfaz tierra-mar para procesar volúmenes de carga que alcanzan los 24,000 TEU por embarcación. Esta ineficiencia sistémica obliga a las flotas a permanecer fondeadas en rada durante semanas, transformando las zonas de espera en campos de alta densidad de tráfico donde el riesgo de abordajes y colisiones se multiplica de forma exponencial. Para intentar paliar estos retrasos, las navieras suelen recurrir a la estrategia de "navegar rápido para luego esperar", una práctica que no solo erosiona la seguridad al aumentar la fatiga de las tripulaciones, sino que sabotea los objetivos ambientales de la OMI. La física naval es implacable al respecto: el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ crecen de forma cúbica respecto a la velocidad, lo que significa que la congestión en un punto geográfico específico termina incrementando la huella de carbono de todo el trayecto transoceánico, generando un impacto ambiental que afecta directamente a la salud pública de las ciudades costeras.

Desde una perspectiva humana, la crisis actual ha mutado en un factor crítico de siniestralidad que trasciende los fallos mecánicos. La presión logística actual está operando sobre una fuerza laboral exhausta, donde la fatiga crónica de los oficiales de puente ha sido identificada como el precursor de casi la totalidad de los incidentes de navegación modernos. Esta erosión del factor humano se ve potenciada por una complejidad tecnológica que, si bien ofrece herramientas de automatización, introduce nuevas vulnerabilidades ante ciberataques y fallos sistémicos en entornos saturados. En este contexto, un oficial fatigado, operando un buque de 400 metros de eslora en un canal estrecho y bajo una presión de tiempo asfixiante, representa una variable de riesgo que la normativa tradicional del SOLAS apenas comienza a procesar. La situación es tan crítica que el estrés derivado de la incertidumbre en las fechas de atraque y la imposibilidad de relevos efectivos está provocando un abandono masivo de la profesión marítima, dejando la operación de naves complejas en manos de personal con cada vez menos experiencia.

Concluyendo, el cambio climático ha dejado de ser una proyección futura para convertirse en el principal disruptor operativo del presente, obligándonos a reconocer que la infraestructura global fue "diseñada para un mundo que ya no existe". La vulnerabilidad climática hoy se manifiesta en la inestabilidad hidrometeorológica crónica que afecta a pasos vitales como el Canal de Panamá, donde la escasez de agua dulce condiciona el calado y obliga a reconfigurar las rutas globales hacia trayectos más largos y peligrosos. Al mismo tiempo, el aumento del nivel del mar y los fenómenos meteorológicos de rápida intensificación están dejando a los buques atrapados en zonas de congestión con nula capacidad de maniobra para realizar evasiones de tormentas. En última instancia, nos encontramos ante un círculo vicioso donde la industria marítima, al intentar superar la congestión y cumplir con las demandas del consumo global, acelera el mismo colapso climático que sabotea su operatividad. La situación actual, por tanto, no es una anomalía temporal, sino el "nuevo normal" que exige una renegociación urgente entre la demanda económica, la seguridad de la vida humana y los límites físicos de nuestro planeta.

En última instancia, la problemática actual debe ser decodificada a través del prisma de la entropía operacional, donde la acumulación de ineficiencias no resueltas ha derivado en un estado de desorden sistémico que desafía los marcos de gobernanza tradicionales. Existe hoy un desacoplamiento crítico entre la celeridad de las dinámicas de mercado y la capacidad de respuesta de los marcos jurídicos internacionales, lo que ha generado una 'zona gris' de riesgo no mitigado en la que la seguridad marítima se ve comprometida por incentivos económicos contrapuestos. A esta tensión se suma la emergencia de la obsolescencia resiliente de las infraestructuras: puertos y canales que, aunque operativos, carecen de la elasticidad necesaria para absorber choques exógenos, ya sean de origen climático o geopolítico. La situación actual nos sitúa ante una crisis de soberanía funcional, donde el Estado de Bandera y el Estado Rector del Puerto se ven desbordados por una cadena de suministro que opera bajo una lógica de 'justo a tiempo' en un planeta que ya no garantiza la estabilidad física necesaria para dicha premisa. Por tanto, el reto que enfrenta este comité no es meramente técnico, sino existencial; se trata de rediseñar un orden marítimo que sea capaz de internalizar las externalidades climáticas y logísticas no como incidentes aislados, sino como variables permanentes en una ecuación de seguridad global que, hasta el día de hoy, permanece sin resolver.

Enfoque

Para el futuro ciclo de sesiones, como Mesa Directiva nos gustaría establecer, que el análisis de la temática "Congestión Comercial, Factor Crítico de Accidentes y Vulnerabilidad Climática" no debe ser abordado bajo una lógica de eventos aislados, sino como una crisis de un sistema obsoleto. El enfoque que buscamos parte de la premisa de que el transporte marítimo ha entrado en una era de "riesgos acoplados", donde la eficiencia logística ya no puede ser el único vector de decisión. En consecuencia, no deseamos sólo resoluciones que se limiten a proponer paliativos superficiales; requerimos un esfuerzo por parte de los delegados para dismantlar la estructura de incentivos que ha priorizado el gigantismo naval y la reducción de costos por encima de la resiliencia física y la seguridad humana ante el colapso ambiental.

El eje central de nuestra gestión académica será el principio de causalidad multidimensional, siendo necesario demostrar una comprensión profunda de cómo la saturación de los nodos portuarios no es simplemente un problema de "tráfico", sino una manifestación de la incapacidad del derecho marítimo tradicional para regular la desincronización entre la oferta de carga y la capacidad de absorción de los ecosistemas costeros. En este sentido, fomentamos un debate que integre la termodinámica de las cadenas de suministro, analizando cómo el exceso de energía (en forma de buques esperando en rada) se traduce en una degradación del entorno marino y un aumento crítico de la probabilidad de siniestros. Vamos a valorar con especial rigor el uso de datos técnicos que vinculen la hidrodinámica de los nuevos mega-buques con la erosión de los márgenes de seguridad en canales estrechos, exigiendo que las propuestas de solución sean compatibles con los estándares de ingeniería naval y los tratados de seguridad de la navegación vigentes.

Asimismo, queremos un enfoque disruptivo respecto al factor humano, alejándose de la visión del marino como una simple pieza del engranaje operativo. El debate debe girar también en torno a cómo la OMI puede fortalecer el Convenio STCW para proteger la salud mental y la agudeza operativa de la gente de mar en un contexto donde los tiempos de espera prolongados y la incertidumbre climática actúan como multiplicadores de riesgo. Debemos priorizar una defensa de la soberanía del bienestar, argumentando que la seguridad comercial es indisoluble de la integridad psicofísica de quienes operan las naves en zonas de congestión crítica.

En el ámbito de la vulnerabilidad climática, nuestro enfoque se dirige hacia la proactividad y estará basado en la ciencia de la adaptación. Ya no es suficiente debatir sobre la reducción de emisiones; el debate actual debe centrarse en la gobernanza de la incertidumbre meteorológica, preguntándonos cómo el aumento del nivel del mar y la variabilidad hídrica en canales interoceánicos reconfiguran el concepto jurídico de "paso inocente" y "responsabilidad del Estado ribereño".

Finalmente, aclaramos que este comité funcionará bajo la premisa de la cooperación técnica vinculante. No buscamos declaraciones de buena voluntad, sino la arquitectura de un Orden Marítimo Sostenible y Eficiente. Se incentiva a la discusión sobre la transferencia de tecnologías de monitoreo de tráfico mediante inteligencia artificial y la implementación de sistemas de Blockchain para la transparencia logística, pero siempre bajo el pilar de la equidad internacional. Nuestro objetivo final es que, al concluir las sesiones, el comité logre dar soluciones que no solo despeje los puertos, sino que garantice que la navegación global del siglo XXI sea, por primera vez, un proceso intrínsecamente seguro, ambientalmente regenerativo y socialmente justo. Nuestro estándar será la excelencia; el límite es la capacidad de ustedes para imaginar un futuro donde el mar ya no sea una víctima del comercio, sino el escenario de su evolución responsable.

Capítulo III: Disposiciones Finales

Conclusiones

Para concluir, lo que este comité debe resolver es un problema de equilibrio. El comercio mundial no puede detenerse, pero tampoco puede seguir operando bajo las reglas del siglo pasado en un planeta que está cambiando rápidamente. La congestión en nuestros puertos y canales no es solo un retraso logístico; es una señal de que el sistema ha llegado a su límite. Cada barco que queda atrapado en una espera interminable representa un riesgo de accidente, una fuente de contaminación innecesaria y una tripulación bajo un estrés agotador.

Como Mesa, nuestra expectativa es simple pero ambiciosa: queremos que dejen de ver estos problemas como piezas sueltas y empiecen a conectarlos. No se puede hablar de solucionar la congestión sin hablar de tecnología digital, y no se puede hablar de seguridad marítima sin considerar el impacto del cambio climático. Esperamos de ustedes propuestas que sean realistas, que se puedan aplicar en el mundo real y que protejan tanto la economía como la vida humana y el medio ambiente. El éxito de este comité se medirá por su capacidad de encontrar soluciones comunes a problemas que nos afectan a todos, sin importar qué bandera enarbole cada delegación. Por último, lo más importante; **Disfruten SACMUN 2026!**

QARMAS

¿De qué manera puede la Organización Marítima Internacional estandarizar el uso de tecnologías de inteligencia artificial y digitalización para mitigar los cuellos de botella en los nodos comerciales de alta densidad?

¿Qué reformas estructurales en los convenios existentes debería proponer la Organización Marítima Internacional para adaptar la infraestructura portuaria global a las nuevas dimensiones del gigantismo naval?

¿Cómo puede la Organización Marítima Internacional fortalecer la resiliencia de los canales interoceánicos y estrechos críticos frente a las restricciones operativas derivadas de la variabilidad climática extrema?

¿Qué medidas preventivas debe adoptar la Organización Marítima Internacional para garantizar que la congestión comercial no derive en una crisis de fatiga crónica y erosión del factor humano en las tripulaciones?

¿Bajo qué mecanismos de cooperación técnica podría la Organización Marítima Internacional reducir la brecha de seguridad entre los puertos de economías desarrolladas y aquellos en naciones vulnerables ante desastres climáticos?

¿Cómo debe la Organización Marítima Internacional regular el impacto ambiental y las emisiones de gases de efecto invernadero generadas específicamente por buques en estado de fondeo prolongado por congestión?

¿Qué protocolos de gestión de tráfico dinámico debería implementar la Organización Marítima Internacional para reducir la probabilidad de abordajes y colisiones en zonas de alta saturación comercial?

¿De qué forma puede la Organización Marítima Internacional incentivar la creación de rutas marítimas alternativas que sean seguras y climáticamente viables para descongestionar los puntos de estrangulamiento actuales?

¿Cuál debería ser el papel de la Organización Marítima Internacional en la creación de un fondo de contingencia o mecanismos de compensación por daños derivados de accidentes en puertos saturados?

¿La problemática fue inevitable o fue provocada?

BIBLIOGRAFIA

Autoridad del Canal de Panamá. (2024). Reporte sobre la variabilidad hídrica y restricciones operativas en la cuenca del Canal. <https://pancanal.com/es/gestion-del-agua/>

Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas. (2023). Informe sobre el impacto de la congestión portuaria en las cadenas de suministro globales. <https://www.un.org/es/ecosoc/> -

International Maritime Organization. (1972). Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs). <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx>

International Maritime Organization. (1974). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

International Maritime Organization. (2023). Marine Environment Protection Committee (MEPC 80): Strategies for GHG reduction. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-80.aspx>

Naciones Unidas. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf