



Guía de Estudio OMI

“Sagrado Corazón Intern Model of United Nations”

Luis Salazar - Presidencia de Mesa.

Angel Paez, Eva Flores y Victoria Acosta - Vicepresidencias de Mesa.

"Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero"



Capítulo I: Sobre el Comité.

Organización Marítima Internacional

1. Historia.

La Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas, el cual se encarga de regular la navegación marítima y garantizar la seguridad, la protección del medio marino y el desarrollo sostenible del transporte marítimo a nivel global. Fue establecida en 1948, durante una conferencia de las Naciones Unidas en Ginebra, Suiza. Originalmente, se conocía como la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental y comenzó a funcionar en 1959. La creación de la OMI fue una respuesta a la necesidad de un marco internacional que regulase la seguridad y la protección del transporte marítimo, que había experimentado un crecimiento significativo después de la Segunda Guerra Mundial.

A lo largo de los años, se han desarrollado una serie de convenios y códigos que abordan diferentes aspectos de la navegación y el transporte marítimo. Uno de los hitos más importantes en la historia de la OMI fue la adopción del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) en 1974, que establece normas para la seguridad de los buques y la protección de la vida humana en el mar.

2. Funcionamiento.

La OMI opera a través de diversas estructuras y procesos. La Asamblea es su órgano supremo donde se reúnen todos los Estados miembros para tomar decisiones sobre políticas y estrategias. Dicha Asamblea se reúne cada dos años y establece el presupuesto y el programa de trabajo de la OMI.

El Consejo de la OMI, compuesto por 40 Estados miembros elegidos por la Asamblea, se encarga de llevar a cabo las funciones administrativas y de supervisar el trabajo de los comités técnicos y de seguridad. Existen varios comités, como el Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), que se centran en

"Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero"



áreas específicas como la seguridad de los buques y la protección del medio ambiente marino.

Hay que resaltar que la OMI tiene una jurisdicción global, ya que sus convenios y normas son adoptados por los Estados miembros y se aplican a nivel internacional. Los Estados que ratifican los convenios de la OMI están obligados a implementar las disposiciones en su legislación nacional y a garantizar que sus buques cumplan con los estándares establecidos.

****La jurisdicción de un organismo es la potestad que tiene para administrar, accionar y resolver aspectos de un tema en específico***

Los convenios de la OMI abarcan una amplia gama de temas, algunos de los más importantes son:

1. **SOLAS:** Establece requisitos para la construcción, equipamiento y operación de los buques con el objetivo de garantizar la seguridad en el mar.
2. **MARPOL:** Se centra en la prevención de la contaminación marina causada por buques, estableciendo normas para la gestión de desechos y la reducción de emisiones.
3. **STCW:** Regula la formación y certificación de la tripulación de los buques, asegurando que los marinos estén debidamente capacitados para desempeñar sus funciones.
4. **Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC):** Establece derechos y estándares laborales para los marinos, promoviendo condiciones de trabajo justas y seguras.

Por último, podemos concluir en que la OMI juega un papel crucial en la promoción de la cooperación internacional para combatir la piratería y el robo en el mar, así como en la gestión de emergencias en situaciones de desastres naturales o incidentes marítimos, tomando la responsabilidad de ser un organismo clave para el desarrollo y la regulación del transporte marítimo a nivel mundial. Su historia refleja un compromiso constante con la seguridad, la protección del medio ambiente y el bienestar de los marinos, adaptándose a los retos del mundo moderno.

"Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero"



Capítulo II: Sobre la Temática.

Creación de medidas para la defensa y protección ambiental marítima de cara al desarrollo mercantil.

1. Antecedentes.

El desarrollo mercantil ha estado intrínsecamente ligado a la navegación y el transporte marítimo a lo largo de la historia. Sin embargo, el crecimiento de estas actividades ha generado preocupaciones significativas respecto a su impacto ambiental, los antecedentes de esta temática se remontan a los siglos XIX y XX, cuando comenzaron a surgir los primeros movimientos en pro de la protección del medio ambiente marino.

El interés por la protección del medio marino comenzó a tomar forma con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano en Estocolmo en 1972, que sentó las bases para el desarrollo de un marco internacional sobre medio ambiente. En esta conferencia, se reconoció la necesidad de una gestión sostenible de los recursos naturales, incluyendo los océanos y mares, aunque aún no se abordaban de manera específica las actividades marítimas comerciales. Durante las décadas siguientes, se llevaron a cabo diversas conferencias y reuniones que resultaron en la adopción de convenios clave que abordarán la protección del medio marino. Un evento significativo fue la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) en 1982, que estableció un marco legal para la utilización y conservación de los océanos.

2. Situación Actual.

A medida que la actividad mercantil y el transporte marítimo han crecido, también lo han hecho las preocupaciones sobre su impacto ambiental. El cambio climático es uno de los principales retos que enfrenta el medio ambiente marino hoy en día. El transporte marítimo es responsable de una parte significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), lo que ha llevado a la OMI a establecer estrategias para reducir estas emisiones. En 2018, la OMI adoptó la Estrategia Inicial sobre la Reducción de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero del Transporte Marítimo, con el objetivo de reducir las emisiones en al menos un 50% para 2050 en comparación con los niveles de 2008.

"Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero"



La contaminación marina por plásticos y desechos representa otro desafío crítico. Los plásticos desechados en el mar provienen en gran medida de actividades terrestres, pero el transporte marítimo también contribuye a este problema. La OMI ha promovido la implementación de medidas para la gestión de desechos a bordo de los buques, así como la adopción de estrategias para prevenir la contaminación plástica.

Cuando nos referimos a la protección ambiental marina dentro del marco del desarrollo mercantil, es tácito tocar el tema de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Este mismo es un concepto clave que ha ganado prominencia en el marco de las Naciones Unidas. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, adoptada en 2015, incluye varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que tienen implicaciones para el medio ambiente marino, como el ODS 14, que se centra en la conservación y el uso sostenible de los océanos, los mares y los recursos marinos. La OMI ha alineado sus esfuerzos con estos ODS, promoviendo políticas y medidas que integran la sostenibilidad en el desarrollo mercantil.

La OMI en busca de innovación y solución, ha promovido la creación de asociaciones entre gobiernos, sector privado y organizaciones no gubernamentales (ONG) para abordar los problemas ambientales de manera integral. Estas asociaciones permiten el intercambio de conocimientos, la difusión de mejores prácticas y el desarrollo de soluciones innovadoras para la protección del medio marino. Un ejemplo notable es la colaboración entre la OMI y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) en la implementación de medidas para la pesca sostenible, que también contribuyen a la salud del medio marino.

Concluyendo con la presente temática, a nivel normativo, la OMI ha revisado y actualizado sus convenios para adaptarse a las nuevas realidades y desafíos ambientales. La implementación del Acuerdo de París sobre el cambio climático ha llevado a la OMI a intensificar sus esfuerzos para reducir las emisiones del sector marítimo, alineando sus políticas con los compromisos globales de sostenibilidad.

"Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero"



La OMI también ha estado trabajando en la promoción de medidas de gestión de riesgos ambientales, que incluyen la evaluación de impacto ambiental (EIA) y la creación de planes de respuesta a emergencias para accidentes marítimos.

Capítulo III: Recomendaciones y Conclusiones.

En conclusión, buscamos como mesa directiva que durante este día de debate nos ayuden a responder la siguiente incógnita; ***¿Como se puede realizar un desarrollo mercantil óptimo sin afectar de manera irreparable al medio ambiente marino?***

Como Presidente de mesa, me gustaría hacer énfasis en el objetivo de lograr una producción personalizada, eficiente y sostenible dentro del comité, aprovechando las fortalezas de la historia de la organización y la necesidad de innovación para optimizar las medidas para solventar la problemática.

Cabe recalcar que es imperante que se mantengan dentro del scope del comité, es decir el enfoque que tiene. Sabiendo que nos encontramos en una reunión netamente sobre el Ámbito Marítimo. Esto no significa que puedan mencionar otras cuestiones siempre y cuando se entienda la correlación que guarda con el enfoque y la temática que se ha explicado anteriormente en esta guía de estudio.

Con el objeto de investigar la postura de sus países con respecto a ciertas cuestiones a grandes rasgos, les recomiendo colocar en el buscador de google ficha país, ejemplo: Venezuela Ficha País, y obtendrán un documento redactado por el ministerio de relaciones exteriores del país, de modo que pueden iniciar la investigación sobre la postura de los países que representan.

Recuerden que la base de buenos discursos y soluciones es el conocimiento sobre el tema, de la misma manera cabe acotar que no deben de estudiar como para una exposición de GHC, en gran medida los Modelos de Naciones Unidas se construyen sobre improvisación e ideas rápidas a partir del conocimiento y comprensión del tema, sumado a las líricas creativas que adornen y hagan llamativa su intervención. No tengan miedo de levantarse, dar su solución y su posición, Hablar y expresarnos es lo que buscamos en esta actividad.

Sin más nada que acotar, esperamos con ansias su participación en SACIMUN 2025.

"Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero"



ANEXO: PUNTOS Y MOCIONES.

1. Moción para la Apertura del Foro: Se introduce al comienzo de cada sesión para aperturar el foro.

2. Punto de Privilegio Personal: Se podrá solicitar verbalmente, y podrá utilizarse sólo en caso de que un delegado se vea afectado por algún factor en su entorno.

3. Punto de Orden: Cualquier delegado podrá utilizar esta moción para llamar la atención cuando el Reglamento Oficial esté siendo violado, y deberá esperar a que la mesa los reconozca para establecer la razón de su uso.

4. Punto de Duda Parlamentaria: Cualquier delegado podrá utilizar este punto para hacer preguntas a la Mesa, relacionadas con el Reglamento, el procedimiento a seguir o dudas relacionadas a la temática.

5. Moción para la Introducción de una Sesión Extraordinaria de Preguntas: Debe realizarse al abrirse el foro, la delegación solicitante tendrá derecho a dos preguntas y la moción debe ser secundada por al menos una delegación para ser aprobada;

6. Moción para la Introducción de Puntos Focales: Los puntos focales se refieren a un orden en el que se podrán guiar los delegados, de manera no obligatoria, para discutir las temáticas expuestas en el comité. Es una herramienta utilizada para llevar un orden de ideas y sintonía entre las delegaciones, durante el debate. Deberán ser presentados ante el foro y posteriormente sometidos a votación.

7. Moción para la Modificación del Tiempo por Orador: Tal y como se expresa el motivo de esta moción es tener la posibilidad de modificar el tiempo por orador, que se utiliza en la Lista General de Oradores.

8. Moción para la Introducción de una Ronda de Opiniones: Los delegados, al aprobar esta moción por mayoría simple, tendrán que establecer un tiempo por orador y un tópico, posteriormente se establecerá en orden de lista o por orden de puestos una ronda de discursos donde todas las delegaciones deben participar a menos de que las mismas no deseen.

9. Moción para la Introducción de una Consulta General: Esta moción permite a los delegados establecer por un tiempo establecido y posteriormente ceder la palabra a otra

"Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero"



delegación a su voluntad. Esta moción requiere del establecimiento de un tiempo, no mayor de 10 minutos y es de moderación en esta moción son rotativa.

10. Derecho a Réplica: Si una delegación considera que su integridad nacional y/o personal se ha visto ofendida a causa de que un orador haya hecho mención a la delegación a la cual pertenece, podrá solicitar a la mesa un derecho a réplica. Deberá ser enviado mediante nota parlamentaria a la mesa, especificando las razones para su solicitud.

11. Moción para la Apertura de un Caucus Moderado: La moción promueve un estilo de debate en el cual no existe una Lista General de Oradores. Tiene la finalidad de discutir una temática o aspecto específico. Se podrá solicitar la presente siempre que el foro se encuentre abierto. El Caucus debe ser secundado por cualquier otra delegación y sometido a votación. Todas las delegaciones restantes podrán intervenir cuando la mesa así lo indique y será posible solicitar una extensión del Caucus.

12. Moción para la Apertura de un Caucus no Moderado: La moción promueve una reunión informal que tiene como finalidad discutir de forma fluida con otros delegados o con la mesa. Durante el Caucus será posible realizar negociaciones, introducir resoluciones, y aclarar dudas. La moción podrá ser introducida siempre que el foro esté abierto y la delegación solicitante deberá especificar el tiempo requerido, la misma deberá ser secundada y posteriormente votada, podrá ser extendido una sola vez inmediatamente después de haber culminado, a través de otra moción.

13. Moción para introducción de una discusión informal: Esta moción debe introducirse posterior al discurso de una delegación cuando el foro se apertura y deberá ser secundada por al menos una delegación para ser aprobada. La discusión deberá tener relación con el discurso de la delegación que estableció si desea aceptar la misma, y su tiempo será establecido por la mesa directiva.

14. Moción para el Cierre del Debate: La moción promueve la finalización del debate, terminando las sesiones y puede ser introducida cuando el foro se encuentra abierto. La mesa directiva decidirá si esta se encuentra o no en orden.