

MANUAL DEL DELEGADO



CONGRESMUN XII





ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL



MANUAL DEL DELEGADO



Presentación de la Mesa Directiva

Estimados representantes:

Reciban la más cordial de las bienvenidas a la décimo segunda edición del Modelo de Naciones Unidas del Honorable Congreso de la Unión, CONGRESMUN 2019 y, en particular, al comité de la Organización Marítima Internacional (en adelante, *OMI* o *la Organización*): es un honor para nosotros fungir como su mesa directiva.

Durante los tres días de duración de este magistral evento, nuestro trabajo será guiarlos en la ejecución de un debate productivo, así como también dar respuesta a cualquier inquietud o particularidad que se suscite en el foro, con la finalidad de garantizarles una grata y satisfactoria experiencia.

Es importante que recuerden que la diplomacia y el orden serán los ejes que regularán la realización de este evento, por lo que se les exhorta a revisar las indicaciones protocolarias y se les invita a leer con atención el presente manual académico, con la finalidad de brindarles un acervo general sobre los temas que estarán a discusión dentro del foro.

De la misma manera, se les insta a dar el mayor esfuerzo y dedicación en la formulación de propuestas que den solución a los problemas a discutir, así como a conducirse con el debido respeto durante los trabajos del comité. Les aseguramos que, dentro de CONGRESMUN 2019 y de este comité, les brindaremos el espacio adecuado para un enriquecedor intercambio de ideas que les permita incrementar su acervo intelectual sobre algunas de las problemáticas más recientes en nuestros océanos.

Ahora son parte de CONGRESMUN 2019. Tengan la certeza de que se les apoyará en todo momento y se les brindará la atención que merecen. Es un placer contar con su participación, saludos cordiales.

Atentamente,



Organización Marítima Internacional

Carlos Hernández Elotlán
Presidente

Esperanza León Real
Moderadora

Derek Escutia Jiménez
Oficial de conferencias





Sobre la Organización Marítima Internacional

Los océanos cubren aproximadamente el setenta por ciento de la superficie de nuestro planeta y contienen alrededor del 97% de la totalidad del agua con la que cuenta el mundo entero.¹ Se dice que la vida surgió en los océanos, los cuales han sido usados, desde el principio de los tiempos, como medio de alimento, comercio y transporte.

Durante mucho tiempo, los océanos estuvieron sujetos a los principios de libertad de los mares, situación que prevaleció hasta mediados del siglo XX, pues la creciente competencia entre los Estados (por mantener su poder en las aguas mundiales) los impulsó para extender sus reclamos nacionales sobre los recursos marinos.²

Bajo esta situación, la comunidad internacional consideró necesaria la creación de una organización que permitiera mejorar las dinámicas en el transporte marítimo a través de la cooperación internacional. Para ello, dichos países se reunieron en Ginebra, en 1948, con el objetivo de establecer una organización que fuera eficiente implementando normas internacionales de navegación y ayudara a mejorar las dinámicas en lo concerniente al mar, bajo el seno de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

De esta manera, en 1958, entró en vigor el Convenio constitutivo que creó a la OMI –llamada Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (u OCMI) hasta 1982– que representó la mayor expresión para promover la seguridad marítima, la eficiencia en la navegación, así como el cuidado del medio ambiente marino que tiende a ser dañado por los buques.³

Bajo estos tres ejes, la OMI planteó, dentro de su documento constitutivo, objetivos como el establecimiento de normas, reglamentos y prácticas internacionales, en colaboración con los gobiernos, respecto a todo lo relacionado con la navegación comercial internacional, incrementando la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación que

¹ U.S. Geological Survey. Why is the ocean salty? Disponible en https://www.usgs.gov/faqs/why-ocean-salty-0?qt-news_science_products=0#qt-news-science-products. Consultado el 14 de mayo de 2018.

² Organización de las Naciones Unidas. Océanos y Derecho del Mar. Disponible en <http://www.un.org/es/sections/issues-depth/oceans-and-law-sea/index.html>. Consultado el 14 de mayo de 2018.

³ Organización Marítima Internacional, Breve reseña histórica de la OMI, <http://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>. Consultado el 16 de mayo de 2018.



puede ser causada por los buques. Otro de los objetivos de la OMI es actuar ante las situaciones administrativas y jurídicas vinculadas a los temas previamente mencionados.⁴

Funciones de la Organización

El trabajo de la OMI consiste en velar por la seguridad en los mares mediante directrices, convenios, reglamentos y prácticas, que permitan y garanticen el pleno ejercicio del transporte marítimo (tanto comercial como de pasajeros) sin que estos viajes contribuyan al daño del ambiente marino. Bajo el mismo precepto, utiliza los mecanismos que le competen para cuidar el mar de la contaminación causada por las embarcaciones. De la misma manera, busca evitar y eliminar aquellas medidas gubernamentales que fomenten la discriminación y restricción en materia de navegación internacional.⁵

Los mecanismos que establece la OMI para la solución de las diferentes cuestiones son bajo sus facultades consultivas y de asesoramiento, por lo que quedan limitados a la formulación de recomendaciones sobre situaciones que sean solicitadas por un organismo o institución de la ONU, o alguna organización intergubernamental. A su vez, también se encarga de preparar proyectos apropiados que serán recomendados a los Estados y otras organizaciones intergubernamentales, así como solicitar las conferencias y reuniones que considere necesarias.⁶

Estructura de la Organización

Actualmente, la Organización Marítima Internacional cuenta con 174 Estados miembro y tres Miembros Asociados y su estructura organizacional se compone de las siguientes entidades:

- a) La Asamblea. Siendo el órgano rector de la organización, responsable de aprobar el programa de trabajo, emitir recomendaciones a los miembros, elegir el consejo, votar el presupuesto y establecer el régimen financiero de la Organización. Está integrada por todos los Estados Miembros y se reúne una

⁴ OMI, Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>, 16 de mayo de 2018.

⁵ Organización Marítima Internacional. (1948). Convención Relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, Artículo 1. Recuperado de <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/OCMI%201948.pdf>. Consultado el 16 de mayo de 2018.

⁶ *Ibidem*. Artículo 2, 3 y 4.





- vez cada dos años en períodos de sesiones ordinarios, aunque también puede reunirse en períodos de sesiones extraordinarios en caso de ser necesario.
- b) Secretaría de la Asamblea. Está integrada por el Secretario General, Kitack Lim, de la República de Corea y alrededor de 300 funcionarios, que trabajan en la sede de la organización, en Londres.
 - c) El Consejo. Es el órgano ejecutivo de la OMI y es responsable ante la Asamblea de la supervisión de la labor de los comités principales. Sus miembros son escogidos por la Asamblea para una gestión de dos años y, a su vez, se encarga de examinar los proyectos de programa de trabajo y de presupuesto de la Organización, así como de recibir los informes y propuestas (de los comités y de otros órganos) y de transmitir esa información a la Asamblea y a los Estados Miembros junto con sus propias observaciones y recomendaciones.
 - d) Cinco comités principales. Incluyen el Comité de seguridad marítima, el Comité de protección del medio marino, el Comité jurídico, el Comité de cooperación técnica y el Comité de facilitación. Apoyados de subcomités para llevar a cabo sus actividades.

La Organización Marítima Internacional cuenta con oficinas regionales en Costa de Marfil, Trinidad y Tobago, Filipinas, Ghana y Kenia. Considerando para el bienio 2016 - 2018, un presupuesto de 65 772 millones de libras esterlinas.⁷

⁷ Organización Marítima Internacional. Estructura de la OMI. Disponible en <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx>. Consultado el 14 de mayo de 2018.





Tema A. Revisión y establecimiento de directrices sobre la planificación de viajes marítimos en el Mar Meridional de China

El Mar de China Meridional se encuentra emplazado en la región del sudeste de Asia y bordea el sur de China: sus aguas albergan más de 400 islas, arrecifes, bancos de arena y numerosos archipiélagos, entre los que se destacan las islas Spratly y las Paracelso.⁸ Además, representa una ruta muy importante para la navegación marítima mundial, pues doce de los veinte puertos con mayor afluencia de barcos se encuentran en países de esta zona: uno en Singapur, siete en China, uno en Taiwán, uno en la República de Corea y otro en Malasia.

Asimismo, por este mar circula más de un tercio del comercio mundial, cruzando tres veces más barcos por este medio acuífero que por el Canal de Suez y cinco veces más que por el Canal de Panamá. Adicionalmente, según cálculos del gobierno de Estados Unidos, en la zona se encuentran reservas equivalentes a 11 billones de barriles de petróleo y 190 trillones de centímetros cúbicos de gas natural, así como más de 3.000 especies distintas de peces,⁹ lo cual lo ha tornado en una zona altamente disputada.

El conflicto por este territorio se remonta a mediados del siglo XX, cuando la República Popular China reclamó la pertenencia de los archipiélagos en 1940 frente a las intrusiones externas (francesa en 1933 y japonesa en 1939) en las islas, basando sus reclamos en las expediciones a las islas Spratly realizadas por la Dinastía Han, en 110 d.C., y de la Dinastía Ming entre 1403 y 1433.

Sin embargo, aún con la derrota japonesa al finalizar la Segunda Guerra Mundial, los reclamos de China sobre los archipiélagos no fueron atendidos en el *Acuerdo de Paz de San Francisco* de 1951, lo que sentó las bases para el desarrollo de sucesivos enfrentamientos por la posesión de las islas, al no definirse la correspondencia de estas. Bajo esta coyuntura, Filipinas reclamó su soberanía sobre las Islas Spratly en 1963 y Vietnam lo hizo también en 1974, siendo estos dos Estados con los que China ha tenido los enfrentamientos más destacados.

⁸ Rubiolo, Florencia. (2016). El conflicto del Mar de China Meridional en clave geopolítica. *Voces en el Fénix*. Vol. 1. (56). pp. 52. Recuperado de <http://www.youblisher.com/p/1602215-REVISTA-Voces-en-el-Fenix-No-56-LA-RUTA-DE-LA-SEDA-ASIA/>. Consultado el 9 de junio de 2018.

⁹ Pérez, Sara. (2017). *¿Qué está pasando en el Mar de China Meridional?* Recuperado de <http://lalineadefuego.es/2017/02/19/que-esta-pasando-en-el-mar-de-china-meridional/>. Consultado el 9 de junio de 2018.



Tras la aprobación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (en adelante, *la Convención*), se estableció que el mar territorial de cada Estado se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas (22,2 km) sobre el cual puede ejercer su soberanía, mientras que, al mismo tiempo, también se le atribuye al Estado la competencia para explotar los recursos naturales de una zona económica exclusiva de 200 millas náuticas desde la línea de base costera del Estado. Con base en la Convención, la Federación de Malasia y el Estado de Brunéi reclamaron la porción de mar que les correspondía, según lo estipulado.¹⁰

Complicaciones dentro de la disputa marítima

Dado que la República Popular China comenzó a ocupar islas de los archipiélagos a partir de la década de 1990, aun cuando éstos no se encontraban dentro de su mar patrimonial, se comenzaron a buscar alternativas de cooperación para mitigar el conflicto. De esta manera, en 1992, la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), en la Declaración sobre el Mar de China Meridional, instó a los Estados involucrados a negociar un código de conducta internacional para surcar las aguas del Mar Meridional de China,¹¹ mismo que fue discutido posteriormente por la misma organización regional en la Declaración sobre la conducta de las partes en el Mar de China Meridional de 2002 y que consistió en una declaración política sin ningún compromiso vinculante que contemplaba la solución de disputas por medios pacíficos y negociación entre las partes implicadas.¹²

Años más tarde, en marzo de 2005, China, Vietnam y Filipinas firmaron un convenio para realizar experimentos e investigación sísmica marina en la zona.¹³ Sin embargo, aún con los avances bilaterales hechos por estos tres Estados, las hostilidades no han cesado entre ellos. En 2005, buques de guerra chinos asesinaron

¹⁰ Organización de las Naciones Unidas. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Recuperado de http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf. Consultado el 9 de junio de 2018.

¹¹ Asamblea General de las Naciones Unidas. (1992). Declaración de la ASEAN sobre el Mar de China Meridional hecha en Manila el 22 de julio de 1992. Recuperado de http://repository.un.org/bitstream/handle/11176/54287/A_47_357%3BS_24368-ES.pdf?sequence=24&isAllowed=y. Consultado el 9 de junio de 2018.

¹² Bregolat, Eugenio. (2016). EL CONTENCIOSO DEL MAR DE CHINA MERIDIONAL. Recuperado de <http://www.catedrachina.com/contencioso-del-mar-china-meridional/2016/08/>. Consultado el 10 de junio de 2018.

¹³ Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México. (2018). Situación Geopolítica en el mar de China meridional: las disputas por las islas Spratly. pp.11. Recuperado de http://www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM/docs/trabajos_investigacion/ti_01-18.pdf. Consultado el 10 de junio de 2018.



a nueve pescadores vietnamitas en las aguas del Mar Meridional chino y, tres años después, decomisaron diecisiete barcos pesqueros de Vietnam.¹⁴

Desde el año 2011, la presencia china en las aguas del Mar Meridional aumentó debido al descubrimiento de grandes reservas de petróleo, gas y minerales, haciéndose evidente en la construcción de islas artificiales sobre bancos de arena que quedaban cubiertos con la marea y en la instalación de plataformas petroleras en aguas de zona económica exclusiva de otros Estados. De la misma manera, la presencia militar también aumentó en las islas en disputa y en el Arrecife de Scarborough, sobre el cual la República de Filipinas reclama soberanía.

Esta situación llevó al entonces presidente filipino, Benigno Aquino, a presentar el caso ante el Tribunal Arbitral de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 2013, acusando a China de interferir en las actividades pesqueras filipinas y exigiendo, a su vez, la reivindicación china sobre todo el territorio del Arrecife de Scarborough y el control de las aguas comprendidos dentro de la “línea de nueve puntos”: un mapa publicado en 1948, en el cual la República Popular China delimita las demarcaciones territoriales de mar que reclama por motivos históricos.¹⁵

Las autoridades chinas se negaron a presentarse ante el tribunal y condenaron la acción de Filipinas. No obstante, a pesar de la oposición china, la Convención permite tomar decisiones jurídicamente vinculantes, incluso si una de las partes está ausente, razón por la cual el tribunal falló a favor de Filipinas en junio de 2016, estableciendo que no se había encontrado base jurídica alguna que respaldara el reclamo de China por derechos históricos a los recursos dentro de la zona marítima contenida dentro de la “línea de nueve puntos” (aunque no incluyeron una declaración que estipulara las obligaciones futuras de China).¹⁶

La República Popular China no reconoció ni aceptó el fallo y en un comunicado del Ministerio de Exteriores, declaró que los intereses de la soberanía territorial de China en el Mar Meridional no se verían afectados por el fallo del Tribunal Arbitral de la Convención.¹⁷ Con base en ese comunicado, China construyó, en el transcurso de 2017, alrededor de veintinueve hectáreas de nuevas instalaciones, que consisten en

¹⁴ *Ibid.* pp. 13.

¹⁵ *Ibid.* pp.56-57.

¹⁶ Corral, David. (2016). Mar de China, el Tribunal de la Haya falla contra Pekín. pp.6-7. Recuperado de: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEEE01052016_MarChina_DavidCorral.pdf. Consultado el 14 de junio de 2018.

¹⁷ *Ibid.* pp. 8-9.

almacenes de munición, sistemas de sensores, radares y refugios antimisiles. También desplegó una serie de aviones de combate para reforzar su derecho y para proteger a sus embarcaciones pesqueras.

Estas acciones han ocasionado que, en los dos últimos años, Estados Unidos incursione con barcos de guerra en las aguas del Mar Meridional de China, bajo el pretexto de defender la libertad de navegación: actos que han sido condenados por el Ministerio de Exteriores chino y, por los cuales, la República Popular China ha enviado buques y aviones para obligar a los barcos estadounidenses a abandonar las aguas de ese mar, agilizando el proceso de militarización de las Islas Spratly.¹⁸

Panorama y peticiones en la actualidad

Desde el primero de mayo de 2018, el gobierno chino ha impuesto veda de pesca en las aguas del Mar Meridional, acto al que se ha opuesto fuertemente la República Socialista de Vietnam, debido a que las comunidades del distrito vietnamita de Long Điền dependen económicamente de la pesca. Según el presidente de la Asociación Pesquera Vietnamita, Cao Xuân Tiều, los pescadores vietnamitas no acatarán la veda del gobierno chino (pues esa actividad es su sustento de vida), aun cuando tengan que arriesgar sus vidas en mar, ya que las naves de la marina china agreden e intimidan a las embarcaciones pesqueras vietnamitas.¹⁹

Hasta el día de hoy, China, Filipinas, Vietnam, Malasia, Brunéi, y Taiwán reclaman parte del territorio del mar, incluyendo la soberanía por la totalidad o algunas de las islas Paracelso y Spratly. La República Popular China reclama un área que se extiende 100 kilómetros al sur y al este de la provincia meridional de Hainan, reivindicando los límites bajo su soberanía en un mapa publicado en 1948, conocido como la “línea de los nueve puntos”. Estas demarcaciones son las mismas que exige Taiwán, pues se considera la República de China y exige las mismas reivindicaciones territoriales que la República Popular de China.

La República de Filipinas, reclama las islas del Archipiélago Spratly que considera de su soberanía por cuestiones de proximidad; de las cuales mantiene diez bajo su control, así como el Arrecife de Scarborough. Mientras que la República

¹⁸ Hass, Benjamín. (2017). La crisis en el mar de la China Meridional se intensifica lentamente. Recuperado de https://www.eldiario.es/theguardian/crisis-China-Meridional-intensifica-lentamente_0_718828528.html. Consultado el 15 de junio de 2018.

¹⁹ Hung, Viet. (2018). Beijing impone la veda de pesca en el Mar de la China meridional: Hanói protesta. Recuperado de <http://www.asianews.it/noticias-es/Beijing-impone-la-veda-de-pesca-en-el-Mar-de-la-China-meridional:-Han%C3%B3i-protesta-43526.html>. Consultado el 15 de junio de 2018.



Socialista de Vietnam cuestiona el hecho de que la República Popular China haya reclamado la soberanía de las islas hasta 1940, luego de verlas invadidas por Japón y argumenta que las islas Paracelso y Spratly han sido gobernadas por Vietnam desde el Siglo XVII. Además, mantiene ocupadas 30 islas del Archipiélago Spratly.

Por otra parte, la Federación de Malasia (que mantiene ocupadas tres islas del Archipiélago Spratly) y el Estado de Brunéi reclaman la porción de mar que recae bajo sus respectivas zonas económicas exclusivas, porciones que se adjudica la República Popular China.²⁰



Figura 1. Tensión en el Mar de China Meridional. (Sudworth, 2016).

La Organización en acción

Desde su creación, la Organización Marítima Internacional tiene como objetivo fundamental velar la seguridad de los viajes por mar y del transporte marítimo. Para gestionar y mitigar los riesgos que puedan poner en peligro la seguridad marítima, la OMI elabora reglas y directrices con aportaciones de los comités de facilitación, jurídico y seguridad marítima para que, a través de actividades de creación de capacidad que comprenden proyectos de cooperación técnica, intercambio de información, creación de códigos de conducta y directrices sobre planificación de viajes, se mejore la protección marítima a nivel mundial.²¹

²⁰ *Ibid.*

²¹ Organización Marítima Internacional. (2018). Protección marítima y piratería. Recuperado de <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx>. Consultado el 15 de junio de 2018.





Las delegaciones que van a discutir este tema, en el marco de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, deben considerar que la planificación de un viaje marítimo comprende una evaluación de toda la información relacionada a la travesía. Considerando los principales tipos de embarcaciones que surcan las aguas del Mar Meridional de China, las delegaciones deben buscar los factores de peligro a tomar en cuenta para la ejecución del viaje, el establecimiento de rutas seguras para llegar a los principales puertos de la región, la implementación de acciones de emergencia en caso de ataque y la búsqueda de medidas para la vigilancia de los buques.

Preguntas guía

1. ¿Cuáles son los acuerdos que ha ratificado su delegación conforme a lo que respecta al comité?
2. ¿Qué postura ha tomado su delegación respecto al tema?
3. ¿Cuáles son los principales socios comerciales de su país?
4. ¿Los buques de su delegación transitan con frecuencia en el Mar Meridional de China?
5. ¿Su delegación cuenta con medidas para la vigilancia de sus embarcaciones en aguas internacionales?
6. ¿Su delegación cuenta con puertos de refugio?
7. ¿Qué tipos de servicio de tráfico marítimo emplea su delegación para sus embarcaciones?

Fuentes recomendadas

- Centro de Estudios Superiores Navales. (2018). Situación Geopolítica en el mar de China meridional: las disputas por las islas Spratly. Recuperado de http://www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM/docs/trabajos_investigacion/ti_01-18.pdf. Consultado el 15 de junio de 2018.
- Galindo, Luis. (2013). Servicio de Tráfico de Buques (VTS). Recuperado de <https://marygerencia.com/2013/02/11/servicio-de-traffico-de-buques-vts/>. Consultado el 15 de junio de 2018.
- Organización Marítima Internacional. (1968). Recomendaciones sobre los Servicios de Asesoramiento en los Puertos. Recuperado de





[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22160&filename=A159\(ES.IV\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22160&filename=A159(ES.IV).pdf). Consultado el 15 de junio de 2018.

- Organización Marítima Internacional. (2002). Frases Normalizadas de la OMI para las Comunicaciones Marítimas. Recuperado de http://aulanautica.org/wp-content/uploads/2016/03/1493_file.pdf. Consultado el 15 de junio de 2018.
- Organización Marítima Internacional. (2016). Directrices Relativas a los Servicios de Tráfico Marítimo. Recuperado de [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22637&filename=A857\(20\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22637&filename=A857(20).pdf). Consultado el 15 de junio de 2018.





Tema B. Nuevos mecanismos de limpieza orientados a las islas de basura en el Océano Pacífico

Uno de los principales problemas vinculados a la contaminación y al daño del medio ambiente es la presencia de grandes cantidades de residuos sólidos en los océanos y mares del planeta, los cuales perjudican a la biodiversidad marina, a la actividad pesquera y, en muchas ocasiones, causan la incapacidad de poder recuperar zonas que se han visto dañadas por sustancias tóxicas.

El exceso de estos residuos en los mares y océanos corresponde, en buena medida, a las cadenas de producción que tienden, desde finales del siglo pasado, a una sobreproducción que ha imposibilitado el control adecuado sobre los residuos resultantes del bien producido tras el final de su utilización. El incremento de estos residuos ha ocasionado la búsqueda de vías para desecharlos, siendo una alternativa de estas, la expulsión hacia el mar.

Esta problemática comenzó a tomar relevancia luego de que, en 1997, el investigador marino estadounidense, Charles Moore, afirmara haber atravesado un cúmulo grande de botellas flotantes, taparrosas y envolturas a 1600 kilómetros de la costa de California, Estados Unidos. Moore compartió los datos que había recolectado con el oceanógrafo Curtis Eddesmayer y ambos decidieron bautizar lo descubierto como *Gran Parche de Basura del Pacífico Norte*. Además, lograron divulgar la información en la cadena televisiva NBC y en la revista de ciencia *Natural History*. Sin embargo, dado que no se obtuvo la difusión que se pensaba, Moore decidió fundar el Instituto de Investigación Marina Algalita para continuar exponiendo la problemática.²²

Por su parte, el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (en adelante, *PNUMA*) englobó a cualquier material sólido, persistente, fabricado o procesado que se descargue, evacue o abandone en el medio marino y costero, bajo un concepto llamado “basura marina”.²³ Sin embargo, según la organización *The Ocean Cleanup*, el 94% de los 1,8 billones de fragmentos de plástico del parche de basura son microplásticos²⁴, los cuales son descritos por la Organización Marítima

²² Guerrero, Luz. (2016). Cómo se descubrió un continente de basura en el Pacífico. Recuperado de <https://www.aboutespanol.com/como-se-descubrio-un-continente-de-basura-en-el-pacifico-3417836>. Consultado el 18 de junio de 2018.

²³ Organización Marítima Internacional. (2018). Basura Marina. Recuperado de <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/marinelitter/Paginas/default.aspx>. Consultado el 17 de junio de 2018.

²⁴ The Ocean Cleanup. (2018). What Types of Plastic Float in the Great Pacific Garbage Patch. Recuperado de <https://www.theoceancleanup.com/great-pacific-garbage-patch/>. Consultado el 17 de junio de 2018.



Internacional como "pequeñas partículas de plástico o fibra, resultado de procesos de fragmentación de productos más grandes, especialmente cuando se exponen a la luz solar".²⁵

El "Gran Parche de Basura del Pacífico Norte", descubierto por Moore, es la más grande de las cinco zonas de acumulación de plástico en el mar dentro de los océanos del mundo. Se ubica en el norte del Pacífico, entre Hawái y California, y tiene una extensión aproximada de 1.6 millones de kilómetros cuadrados en los que residen los plásticos provenientes de Asia y de la región de Norteamérica principalmente.²⁶

Los plásticos acumulados ahí tienden a ser menos densos que el agua, lo que impide que una vez en el océano se hundan, ejemplo de ello son las botellas y bolsas de plástico, las redes de pesca y la ropa; sin embargo, aquellos residuos que sí logran hundirse también dañan el medio marino, como las llantas y los residuos de electrodomésticos.

Por lo general, la producción de plástico está orientada a la fabricación de envases de un solo uso, permitiendo así una producción y consumo de plásticos masivos que persisten años en los océanos y mares. En el mismo sentido, los buques de carga que han contribuido a la prolongación del problema, debido a que algunos depositan grandes cantidades de basura tras su paso por las rutas comerciales importantes como lo es el norte y sur del Pacífico.

Asimismo, los Estados no han logrado estar a la altura para impedir la formación de cúmulos de basura en los océanos, aun cuando los organismos internacionales especializados ya han realizado recomendaciones, programas y campañas.²⁷ Esto quedó evidenciado, luego de que, en 2017, el Instituto de Investigación Marina Algalita descubriera la existencia de un nuevo cúmulo de micro plásticos extendido a través de una superficie de más de dos millones de kilómetros cerca de las costas de Chile y Perú.²⁸

El tamaño de los cúmulos de basura es tan grande que organizaciones no gubernamentales han solicitado a la ONU que declaren a los cúmulos de basura del Pacífico un Estado, bajo el nombre de "Islas de la Basura", con su propio pasaporte

²⁵ *Ibid.*

²⁶ The Ocean Cleanup. The Great Pacific Garbage Patch. (2018). Recuperado de <https://www.theoceancleanup.com/great-pacific-garbage-patch/>. Consultado el 17 de junio de 2018.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Moore, Charles. (2017). Descubren en pleno Pacífico una nueva isla de plástico del tamaño de México. Recuperado de <http://actualidad.rt.com/actualidad/249934-tormentas-isla-plastico-hallada-pacifico>. Consultado el 17 de junio de 2018.

y moneda, llamado escombros. De esta manera, se comenzó a popularizar el término de *islas de basura*, para referirse a las zonas de acumulación de plástico.²⁹ A pesar de que, a nivel internacional, está controlada la cantidad y las vías mediante las cuales los residuos serán expulsados al mar, las ineficiencias de los procesos utilizados por los Estados han ocasionado la formación de cúmulos de basura en diferentes océanos y mares, agravando la contaminación marina a escala global.

La OMI frente a la contaminación marítima

La Organización Marítima Internacional, desde la firma del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (en adelante, *el Convenio* o *MARPOL*) en 1973 y su entrada en vigor hasta 1983, así como el establecimiento del Protocolo relativo al mismo convenio en 1978, ha afirmado su preocupación por el medio marino en diferentes aspectos, tanto en la contaminación por hidrocarburos como en la prevención de la contaminación atmosférica.³⁰

El MARPOL ha funcionado como el convenio más importante a nivel internacional relacionado al cuidado del medio marino, que puede ser dañado por los buques accidentalmente o por acciones comunes de los mismos. Por ello, el Convenio ha sufrido de diversas enmiendas, con el fin de mantenerlo actualizado ante las diferentes formas mediante las cuales las embarcaciones pueden contaminar.³¹

De esta forma, el Convenio se apoya de los seis anexos con los que cuenta, estableciendo reglas mediante las cuales se controlan las situaciones de afectación a los océanos. La Organización, a lo largo de su historia, ha hecho énfasis en la contaminación por hidrocarburos; siendo un ejemplo de esto, el Anexo V del MARPOL, en el que se atiende de manera directa la situación de la contaminación causada por la basura de los buques, dejando de lado la cuestión de la presencia de residuos sólidos en los océanos y mares.

Dentro del Anexo V se establecen reglas para las descargas de basura que se encuentren fuera de las zonas especiales, las prescripciones específicas para la eliminación de basura, la eliminación de basura dentro de las zonas especiales con

²⁹ Llu, Marlan. (2018). La gran mancha de basura del Pacífico es ahora tres veces más grande que Francia. Recuperado de <https://cnnespanol.cnn.com/2018/03/23/la-gran-mancha-de-basura-del-pacifico-es-ahora-tres-veces-mas-grande-que-francia/>. Consultado el 17 de junio de 2018.

³⁰ Organización Marítima Internacional. (1988). Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). Recuperado de [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx). Consultado el 18 de junio de 2018.

³¹ *Ibid.*

sus respectivas excepciones, y las instalaciones y servicios de recepción de basura. Sin embargo, no se establece un mecanismo que permita la limpieza de los océanos y mares de la basura marina.³²

Adicional a estos documentos, la Organización adoptó el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (conocido como el Convenio de Londres de 1972) en primera instancia y, posteriormente, su protocolo fue adoptado en 1996. Estos dos instrumentos surgen como apoyo al MARPOL, por parte de la Organización, para el cuidado del medio marino a través de la prevención y el control de los desechos.³³

A diferencia del MARPOL, el Convenio de Londres y su protocolo tienen un listado de los desechos que se encuentran completamente prohibidos para ser vertidos en los océanos y mares, incluyendo ocho desechos, de los cuales existe la posibilidad de contar con una licencia que permita su vertimiento. Las licencias para dichos vertimientos son otorgadas únicamente cuando dichos desechos cuentan sólo con esa opción para ser eliminados, por lo cual la Organización no otorga licencias todo el tiempo y recomienda ampliamente a los Estados que busquen alternativas.³⁴

Por su parte, las organizaciones internacionales mostraron su preocupación por la creciente contaminación en los océanos y mares al lanzar la Alianza Global sobre Basura Marina por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Río+20) en 2012. Mediante esta Alianza Global se buscaba la cooperación, por parte de los gobiernos, la sociedad civil, las ONG y las organizaciones intergubernamentales, para lograr disminuir las consecuencias en el medio marino causado por la basura marina, fomentar y consolidar la cooperación y coordinación a nivel internacional, para mejorar la situación del medio marino dañado por la contaminación, y la evaluación de los riesgos que representa la basura marina en sus diferentes niveles.³⁵

³² Organización Marítima Internacional. (1973). Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, Anexo V. Recuperado de <https://www.cetmar.org/documentacion/MARPOL.pdf>. Consultado el 18 de junio de 2018.

³³ Organización Marítima Internacional. (2016). El Protocolo de Londres ¿Qué es y por qué es necesario? Recuperado de <http://www.imo.org/es/OurWork/Environment/LCLP/Documents/London%20Protocol%20Why%20is%20it%20needed.pdf>. Consultado el 18 de junio de 2018.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (s/f). Global partnership on marine litter. Recuperado de <https://www.unenvironment.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/addressing-land-based-pollution/global-partnership-marine>. Consultado el 18 de junio de 2018.

Las Naciones Unidas, a través del PNUMA, establecieron en 2017 la campaña llamada *#MaresLimpios*, con la cual buscaban involucrar a los diferentes actores como lo son los gobiernos, la sociedad civil y las empresas, con el fin de reducir la basura marina. Dicha campaña tiene como objetivo que se reduzca la cantidad de residuos en océanos y mares para 2022.³⁶

Resoluciones finales

La basura marina tiene consecuencias en dimensión multinivel, puesto que afecta la biodiversidad marina, así como la salud de las personas. También afecta las actividades económicas como lo son la pesca, el turismo, la acuicultura y la navegación. Por este motivo, el problema debe de ser abordado, en primera instancia, en cuanto al control y prevención de la llegada de los desechos a los océanos y mares.

Empero, la existencia de problemáticas como las islas de basura en el Pacífico, representa una exacerbación de la contaminación marina, que exige se tomen medidas adecuadas para la disminución del fenómeno. Para esto, es necesario que los Estados refuercen sus legislaciones para evitar el incremento de la basura marina, fomentando la inversión en nuevas tecnologías, mejorando los programas relacionados con la recolección y el reciclaje, así como las campañas y programas de concientización, y actualizando los mecanismos del manejo de residuos.³⁷

Por otro lado, la primera acción que debe de hacer la OMI es la revisión y análisis de los acuerdos ya adaptados y establecidos, con el fin de lograr el establecimiento de nuevos mecanismos aptos que permitan la limpieza y reducción de los cúmulos de micro plásticos (Islas de Basura), en el Pacífico. De la misma manera, se debe de hacer uso correcto de los comités especializados de los que dispone la Organización para evaluar la factibilidad de la implementación de nuevas tecnologías en mecanismos eficientes, por los cuales los Estados Miembros puedan contribuir a la limpieza de los micro plásticos en las Islas de Basura.

³⁶ Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (2017). Acerca de la campaña *#MaresLimpios*, <http://www.cleanseas.org/about>. Consultado el 18 de junio de 2018.

³⁷ Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (s/f), Basura Marina. Recuperado de http://www.pnuma.org/images/infografia/Infographic_BasuraMarina_Screen.pdf. Consultado el 18 de junio de 2018.

Preguntas guía

1. ¿La pesca representa un factor fundamental en la economía de su delegación?
2. ¿Qué posición ha tomado su delegación respecto al tema?
3. ¿Su delegación ha implementado mecanismos de limpieza de desechos en el océano o mar?
4. ¿Los acuerdos más importantes sobre la protección al medio marino han sido ratificados por su delegación? ¿Cuáles sí, cuáles no y por qué?
5. ¿Su delegación cuenta con representativa biodiversidad marina?
6. ¿Su delegación se ha visto afectada por la cantidad de basura marina?
7. ¿Su delegación aplica medidas para reducir el consumo de plástico?

Fuentes Recomendadas

- Organización Marítima Internacional. (1973). Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, Anexo V. Recuperado de <https://www.cetmar.org/documentacion/MARPOL.pdf>. Consultado el 18 de junio de 2018.
- Organización Marítima Internacional. (1996). Protocolo del Convenio sobre la Prevención de Contaminación Marina Mediante el Arrojado de Desechos y otros Asuntos. Recuperado de <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Documents/PROTOCOLAmended2006.pdf>. Consultado el 18 de junio de 2018.
- Organización Marítima Internacional. (2016). El Protocolo de Londres. ¿Qué es, y por qué es necesario? Recuperado de <http://www.imo.org/es/OurWork/Environment/LCLP/Documents/London%20Protocol%20Why%20is%20it%20needed.pdf>. Consultado el 18 de junio de 2018.
- Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (2001). Basura Marina: Basura que Mata. Recuperado de <https://wedocs.unep.org/rest/bitstreams/17739/retrieve>. Consultado el 18 de junio de 2018.
- Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (2016). Desechos plásticos marinos y microplásticos: Lecciones globales e investigación para inspirar la acción y guía de un cambio de política. Recuperado de <http://web.unep.org/gpwm/what-we-do/marine-litter>. Consultado el 18 de junio de 2018.

Referencias

Asamblea General de las Naciones Unidas. (1992). Declaración de la ASEAN sobre el Mar de China Meridional hecha en Manila el 22 de julio de 1992. Recuperado de

http://repository.un.org/bitstream/handle/11176/54287/A_47_357%3BS_24368-ES.pdf?sequence=24&isAllowed=y. Consultado el 9 de junio de 2018.

Bregolat, Eugenio. (2016). EL CONTENCIOSO DEL MAR DE CHINA MERIDIONAL. Recuperado de <http://www.catedrachina.com/contencioso-del-mar-china-meridional/2016/08/>. Consultado el 10 de junio de 2018.

Corral, David. (2016). Mar de China, el Tribunal de la Haya falla contra Pekín. pp.6-7. Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEEO105_2016_MarChina_DavidCorral.pdf. Consultado el 14 de junio de 2018.

Guerrero, Luz. (2016). Cómo se descubrió un continente de basura en el Pacífico. Recuperado de <https://www.aboutespanol.com/como-se-descubrio-un-continente-de-basura-en-el-pacifico-3417836>. Consultado el 18 de junio de 2018.

Hass, Benjamín. (2017). La crisis en el mar de la China Meridional se intensifica lentamente. Recuperado de https://www.eldiario.es/theguardian/crisis-China-Meridional-intensifica-lentamente_0_718828528.html. Consultado el 15 de junio de 2018.

Hung, Viet. (2018). Beijing impone la veda de pesca en el Mar de la China meridional: Hanói protesta. Recuperado de <http://www.asianews.it/noticias-es/Beijing-impone-la-veda-de-pesca-en-el-Mar-de-la-China-meridional:-Han%C3%B3i-protesta-43526.html>. Consultado el 15 de junio de 2018.

Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México. (2018). Situación Geopolítica en el mar de China meridional: las disputas por las islas Spratly. pp.11. Recuperado de http://www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM/docs/trabajos_investigacion/ti_01-18.pdf. Consultado el 10 de junio de 2018.

Llu, Marlan. (2018). La gran mancha de basura del Pacífico es ahora tres veces más grande que Francia. Recuperado de





<https://cnnespanol.cnn.com/2018/03/23/la-gran-mancha-de-basura-del-pacifico-es-ahora-tres-veces-mas-grande-que-francia/> . Consultado el 17 de junio de 2018.

Moore, Charles. (2017). Descubren en pleno Pacífico una nueva isla de plástico del tamaño de México. Recuperado de <http://actualidad.rt.com/actualidad/249934-tormentas-isla-plastico-hallada-pacifico>. Consultado el 17 de junio de 2018.

Organización de las Naciones Unidas. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Recuperado de http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf. Consultado el 9 de junio de 2018.

Organización de las Naciones Unidas. (s/f). Océanos y Derecho del Mar. Disponible en <http://www.un.org/es/sections/issues-depth/oceans-and-law-sea/index.html>. Consultado el 14 de mayo de 2018.

Organización Marítima Internacional. (1948). Convención Relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, Artículo 1, 2,3 y 4. Recuperado de <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/OCMI%201948.pdf>. Consultado el 16 de mayo de 2018.

Organización Marítima Internacional. (1948). Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>, 16 de mayo de 2018.

Organización Marítima Internacional. (1973). Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, Anexo V. Recuperado de <https://www.cetmar.org/documentacion/MARPOL.pdf>. Consultado el 18 de junio de 2018.

Organización Marítima Internacional. (1988). Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). Recuperado de [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx). Consultado el 18 de junio de 2018.





Organización Marítima Internacional. (2016). El Protocolo de Londres ¿Qué es y por qué es necesario? Recuperado de <http://www.imo.org/es/OurWork/Environment/LCLP/Documents/London%20Protocol%20Why%20is%20it%20needed.pdf>. Consultado el 18 de junio de 2017.

Organización Marítima Internacional. (2018). Basura Marina. Recuperado de <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/marinelitter/Paginas/default.aspx>. Consultado el 17 de junio de 2018.

Organización Marítima Internacional. (2018). Breve reseña histórica de la OMI, <http://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>, 16 de mayo de 2018.

Organización Marítima Internacional. (2018). Estructura de la OMI. Disponible en <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx>. Consultado el 14 de mayo de 2018.

Organización Marítima Internacional. (2018). Protección marítima y piratería. Recuperado de <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx>. Consultado el 15 de junio de 2018.

Pérez, Sara. (2017). ¿Qué está pasando en el Mar de China Meridional? Recuperado de <http://lalineadefuego.es/2017/02/19/que-esta-pasando-en-el-mar-de-china-meridional/>. Consultado el 9 de junio de 2018.

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (2017). Acerca de la campaña #MaresLimpios, <http://www.cleanseas.org/about>. Consultado el 18 de junio de 2018.

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (s/f), Basura Marina. Recuperado de http://www.pnuma.org/images/infografia/Infographic_BasuraMarina_Screen.pdf. Consultado el 18 de junio de 2018.

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (s/f). Global partnership on marine litter. Recuperado de <https://www.unenvironment.org/explore->





topics/oceans-seas/what-we-do/addressing-land-based-pollution/global-partnership-marine. Consultado el 18 de junio de 2018.

Rubiolo, Florencia. (2016). El conflicto del Mar de China Meridional en clave geopolítica. Voces en el Fénix. Vol.1. (56). pp. 52. Recuperado de <http://www.youblisher.com/p/1602215-REVISTA-Voces-en-el-Fenix-No-56-LA-RUTA-DE-LA-SEDA-ASIA/>. Consultado el 9 de junio de 2018.

Sudworth, John. (2016). El misterioso libro que sustenta el reclamo de Pekín sobre el disputado mar de la China Meridional. Recuperado de <http://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-36576528>. Consultado el 12 de junio de 2018.

The Ocean Cleanup. (2018). What Types of Plastic Float in the Great Pacific Garbage Patch. Recuperado de <https://www.theoceancleanup.com/great-pacific-garbage-patch/>. Consultado el 17 de junio de 2018.

The Ocean Cleanup. The Great Pacific Garbage Patch. (2018). Recuperado de <https://www.theoceancleanup.com/great-pacific-garbage-patch/>. Consultado el 17 de junio de 2018.

U.S. Geological Survey. (2018). Why is the ocean salty? Disponible en https://www.usgs.gov/faqs/why-ocean-salty-0?qt-news_science_products=0#qt-news-science-products. Consultado el 14 de mayo de 2018.







CONGRESMUN XII