

XXXIX

TECMUN

Organización
Internacional

Marítima

XXXIX TECMUN
Horario de sesiones

Miércoles 12 de noviembre

| | |
|---------------------------|------------------|
| Registro | 8:00 – 9:00 h. |
| Ceremonia de Inauguración | 9:00 – 10:00 h. |
| Receso | 10:00 – 10:30 h. |
| Primera Sesión | 10:30 – 12:30 h. |
| Receso | 12:30 – 13:00 h. |
| Segunda Sesión | 13:00 – 15:00 h. |
| Comida | 15:00 – 16:00 h. |
| Tercera Sesión | 16:00 – 18:00 h. |

Jueves 13 de noviembre

| | |
|-----------------------|------------------|
| Conferencia Magistral | 8:30 – 9:30 h. |
| Receso | 9:30 – 10:00 h. |
| Cuarta Sesión | 10:00 – 12:30 h. |
| Receso | 12:30 – 13:00 h. |
| Quinta Sesión | 13:00 – 15:00 h. |
| Comida | 15:00 – 16:00 h. |
| Sexta Sesión | 16:00 – 18:00 h. |

Viernes 14 de noviembre

| | |
|-----------------------|------------------|
| Séptima Sesión | 8:00 – 9:30 h. |
| Receso | 9:30 – 10:00 h. |
| Octava Sesión | 10:00 – 12:00 h. |
| Receso | 12:00 – 12:30 h. |
| Novena Sesión | 12:30 – 13:45 h. |
| Comida | 13:45 – 14:30 h. |
| Ceremonia de Clausura | 15:00 – 17:30 h. |

XXXIX TECMUN

Agenda General

Secretaria General: Abril Valdés Calva

COORDINACIÓN GENERAL

Subsecretario de Coordinación General: Mauro Carillo Gálvez

Supervisor de Coordinación General para Secretario Co.: Ana Sofía Castañeda Hornedo

ASAMBLEA GENERAL

Subsecretaria General: Andrea Abigail Salazar López

Supervisora de Coordinación: Alexa Esmeralda Rivera Jiménez

Reunión de Alto Nivel Para la Asamblea General

Presidente: Claudia Guadalupe Pfeiffer Benítez

Tópico A) Medidas para frenar el reclutamiento y la utilización de niños y adolescentes por actores armados no estatales del G9 Fanmi e Alye en la República de Haití.

Tópico B) Acciones para frenar la producción, distribución y monetización transnacional de pornografía infantil en el Sudeste Asiático.

Cuarta Comisión Política Especial y de Descolonización

Presidente: Valentina Reyes Pardo

Topic A) Mecanismos para prevenir el traslado de la población Israelí al territorio sirio de los Altos del Golán debido a la ocupación militar del Estado de Israel.

Topic B) Estrategias para frenar la fragmentación territorial de la República del Yemen debido al control del territorio por parte del movimiento hutí Ansar Allah

Sixth Legal Committee

President: Miguel Ángel Pérez Rodríguez

Tópico A) Mechanisms to regulate the application of immunity of State officials in Sub-Saharan Africa, with emphasis on international criminal jurisdiction.

Tópico B) Measures to control and address the transboundary environmental crimes in the Amazon with emphasis on international State responsibility and due diligence obligations.

World Health Organization

President: María Fernanda Domínguez Heredia

Topic A) Confronting the maternal and neonatal mortality emergency in Sub-Saharan Africa, driven by fragile healthcare systems, limited medical infrastructure, and deep social and economic inequalities.

Topic B) Responding to the health consequences of environmental disasters, resource scarcity, and climate-driven displacement with emphasis on the Pacific Ring of Fire.

League of Arab States

President: David Trujillo Loza

Tópico A) Strategies to mitigate the conflict between the Syrian Democratic Forces (SDF) and the Extremist group Hayat Tahrir al-Sham (HTS) in the region of the Levant.

Tópico B) Strategies to eradicate the attacks by the Houthies held on the Red Sea, keeping an aim on shipments from the United States of America and the European Union.

Comité des Disparitions Forcées

Président: Marian Robles Ortiz

Subjet A) Mesures pour cesser les disparitions forcées et promouvoir la recherche des personnes concernées aux États-Unis Mexicains provoquées par le Cártel del Noreste dans la région nord-est du territoire.

Subjet B) Stratégies pour arrêter la disparition forcée dans la République d'Albanie en raison de la détention arbitraire et de l'emprisonnement sans processus judiciaire sous le régime du premier ministre Edi Rama.

Organización Marítima Internacional

Presidente: José Guillermo Ramírez Fulgencio

Tópico A) Estrategias para contrarrestar la introducción y propagación de especies marinas invasoras a través de la bioincrustación y el agua de lastre en Asia Oriental y el Sudeste Asiático.

Tópico B) Medidas para el fortalecimiento de la seguridad marítima y de las operaciones de búsqueda y rescate en el Mar Mediterráneo ante el aumento de embarcaciones irregulares

Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito

Presidente: Diego Alejandro Salazar Náfate

Tópico A) Mecanismos para frenar el desvío de precursores químicos hacia redes de drogas sintéticas operadas por la 'Ndrangheta italiana entre Asia Oriental, América Latina y la Unión Europea.

Tópico B) Estrategias para combatir la impunidad de la violencia sexual vinculada a redes de tráfico ilícito de armas con participación de organizaciones criminales de Europa del Este, en el contexto del conflicto entre Ucrania y la Federación de Rusia.

CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL

Subsecretaria General: Samantha Salgado Nájjar

Supervisora de Coordinación General: Arantza Estrada Rios

Comisión en Justicia y Prevención del Crimen

Presidente: Valentina Ramírez Galindo

A) Estrategias para combatir la trata de personas mediante plataformas digitales en América Latina, con énfasis en la captación de menores

B) Estrategias para fortalecer programas de justicia restaurativa juvenil en América Latina, con énfasis en contextos de violencia comunitaria y debilidad institucional en Honduras y El Salvador

Historical United Nations Program on AIDS/HIV

President: Emiliano Bautista Sosa

Topic A) Strategies to Address the Ongoing Public Health and Social Crisis Related to HIV/AIDS in Haiti, with Emphasis on Reducing Stigmatization and Strengthening Health Infrastructure beginning in 1981.

Topic B) Strategies to Strengthen Early-Epidemic Detection and Community Protection Mechanisms, with Emphasis on the New York HIV/AIDS Outbreak of 1981–1984.

Convención de las Naciones Unidas en Contra de la Corrupción

Presidente: Javier Gil Rodríguez

Tópico Único) Estrategias para regular la transparencia financiera y control electoral en América Latina con énfasis en el flujo de recursos económicos de origen ilícito en la República Bolivariana de Venezuela.

Permanent Forum on Indigenous Issues

President: Axl Paris Ortega Rodríguez

Topic A) Strategies to Stop the Femal Genital Mutilation as a Mechanism of Social Control over Indigenous Girls and Women in Rural Communities of Eastern Africa with Limited State Presence.

Tópico B) Measures to mitigate the use of indigenous territories as sacrifice zones, focusing on extreme violence and structural failures in the protection of rights in the Darién Gap.

Departamento de las Operaciones de la Paz

Presidente: Galia Sofía López Chacón

A) Medidas para la protección de civiles y el establecimiento de mecanismos operativos seguros para el acceso humanitario con énfasis en la atención a víctimas de acoso sexual, derivados del conflicto armado interno en la República de Sudán.

B) Medidas para la protección de la población civil y la reducción de la violencia interétnica en Etiopía del Norte, mediante el fortalecimiento de la seguridad comunitaria y la presencia operativa de las misiones de paz de la Organización de las Naciones Unidas.

Comisión Económica y Social para Asia Occidental

Presidente: Yaretzi Benítez Mendoza

A) Estrategias para fortalecer la seguridad alimentaria y nutricional infantil debido al uso de alimentos inadecuados y la sedación farmacológica como respuesta al hambre aguda en contextos de conflicto, con énfasis en la República de Yemen

B) Acciones para erradicar y prevenir la explotación infantil laboral en Asia Occidental, con énfasis en la República Islámica de Irán

Caribbean Community

President: Valeria Oropeza Pérez

A) Measures to reduce youth unemployment in Barbados, Guyana, and Saint Lucia through regional access to education and technical training programs, addressing economic inequality and limited workforce opportunities.

B) Regional cooperation to address the activities of organized criminal networks involved in the trafficking of illegal firearms affecting Jamaica, Trinidad and Tobago, and Haiti, with emphasis on cross-border coordination and information sharing.

Comitte of Experts on the Transport of Dangerous Goods and on the Globally Harmonized System of Classification and Labeling of Chemicals

President: Sofía Paola Jiménez de la Cruz

A) Mechanisms to regulate the reception of hazardous waste in Latin America and the Caribbean, with the aim of ensuring its correct disposal and preventing damage.

B) Strategies to reinforce safety standards and operational practices in the storage and distribution of refined petroleum products in the Federal Republic of Nigeria, with an emphasis on reducing spills, fires, and damage caused by gasoline and diesel fuel.

AGENCIAS ESPECIALIZADAS Y ORGANISMOS REGIONALES

Subsecretario General: Patrick Eduardo Cunillé Paniagua

Supervisora de Coordinación General: Hannia Nieves José

Oficina De Las Naciones Unidas Para La Prevención Del Genocidio Y La Responsabilidad De Proteger

Presidente: María Fernanda López Islas

A) Acciones para detener la segregación forzada y la limpieza étnica en la República de la Unión de Myanmar, con énfasis en la comunidad Rohingya.

B) Medidas para frenar el aumento de la violencia sistemática y el abuso generalizado contra la población civil por parte de bandas armadas en la República de Haití.

Consejo de Europa

Presidente: Diego López Peralta

A) Estrategias para la protección de los derechos humanos de los refugiados ucranianos desplazados por el conflicto bélico con la Federación Rusa en los Estados miembros receptores.

B) Mecanismos para limitar la trata de personas mediante el abordaje del contexto económico en la región de Schengen.

North Atlantic Treaty Organization

President: Ingrid Carrilo García

A) Actions to prevent emerging security and economic threats through multinational cooperation between NATO member and non-member allies, focusing on the Indo-Pacific region.

B) Actions to enhance maritime and undersea capabilities in order to protect critical infrastructure and mitigate security risks in the Baltic Sea region.

International Criminal Police Organization

Presidente: Melany Fayed Cervantes Espinoza

A) Measures to decrease the environmental crimes in the Amazon due to the illegal exploitation of the natural resources in order to protect vulnerable communities and preserve environmental security.

B) Measures to combat the trafficking of young women for sexual exploitation in the Thailand–Cambodia border region in order to protect vulnerable migrant women and dismantle trafficking networks.

Banco Mundial

President: Miguel Ander Hernández Aguilar

A) Financiamiento de la infraestructura de transporte sostenible en la región Subsahariana de África.

B) Intervención financiera internacional en economías en crisis: el caso de la República de Cuba.

Security Council

Presidente: Mariana Méndez Cruz

A) Strategies to prevent an armed invasion between the People's Republic of China and the Republic of China limiting the military posturing and international involvement arising from the unresolved tension across the Taiwan Strait.

B) Measures to halt the emergent Kashmir dispute involving the Republic of India and the Islamic Republic of Pakistan centralizing on the nuclear threats, attacks and humanitarian violations.

Comité de Estado Mayor

President: Leonardo Senties Carmona

A) Mecanismos de prevención de conflictos y cooperación internacional para mitigar las tensiones entre la República de Serbia y el Estado de Kosovo, con el objetivo de evitar un conflicto armado.

B) Acciones de contención del conflicto armado en la región de Chechenia y la Federación de Rusia

Corte Internacional de Justicia

Presidente: Mariana Dueñas Salgado

A) Aplicación de la Convención de la Prevención y la Sanción del Delito de Genocidio en relación a la población Palestina en la Franja de Gaza (República de Sudáfrica vs Estado de Israel).

B) Incumplimiento de la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas con respecto al asalto a la embajada de los Estados Unidos Mexicanos en Quito (Estados Unidos Mexicanos vs República del Ecuador).

“The future belongs to those who believe in the beauty of their dreams.” — Eleanor Roosevelt

Querido lector,

Hoy, después de seis años en TECMUN, mi historia aquí llega a su fin. Lo que comenzó como un momento lleno de dudas e incertidumbre, se convirtió en uno de los caminos más transformadores de mi vida. Este recorrido me exigió más de lo que alguna vez imaginé: horas interminables de trabajo, dedicación constante, sacrificios silenciosos y momentos en los que las lágrimas dijeron más que las palabras. Sin embargo, en medio de cada reto encontré algo aún más grande: la fuerza para levantarme, el valor para hacerme escuchar y la certeza de que mi voz no solo importa, sino que tiene el poder de generar un cambio real. TECMUN no solo cambió la forma en la que hablo, cambió la forma en la que creo en mí.

Mi camino en TECMUN no ha sido sencillo, pero ha sido profundamente significativo. A lo largo de estos años, tuve la fortuna de estar rodeada de personas que me acompañaron, que creyeron en mí incluso cuando yo dudaba, y que me impulsaron a seguir adelante, personas como Zu. Por ellos, por ti, por cada asesor que confió en mí, y sobre todo por mi Secretariado, di lo mejor de mí en cada momento. Este último año, en especial, me enseñó muchísimo: me enfrentó a retos que jamás pensé vivir, me sacó de mi zona de confort y me obligó a crecer en formas que nunca imaginé. Me enseñó que todo lo que hacemos tiene un propósito más grande cuando lo hacemos por los demás.

Nunca calles ante lo que te parezca injusto. Participa, opina y actúa, porque el poder del cambio está tanto en las decisiones que tomas como en aquellas que decides no tomar. Infórmate, porque cultivar tu mente te permitirá comprenderte a ti mismo y a los demás. Ayuda a quien más lo necesite, porque tienes privilegios que muchas personas no tienen, y usarlos para servir a otros es una de las formas más nobles de liderazgo. Haz todo con pasión, con amor y con propósito, todos los días. Inspira y déjate inspirar, porque nunca sabes si tus palabras pueden ser el impulso que alguien necesita.

Todo lo que viví aquí me enseñó que el verdadero liderazgo no se mide en títulos ni en reconocimientos, sino en el impacto que dejas en los demás. Se trata de levantarte incluso cuando es difícil, de crecer sin olvidar a quienes te rodean y de entender que tu mayor legado no es lo que logras, sino a quién inspiras en el camino. Y eso es lo que quiero dejarte a ti, querido lector: la certeza de que tu voz importa, que tus acciones tienen peso y que eres mucho más capaz de lo que crees.

Abril Valdés Calva
Secretaria General para el
XXXIX TECMUN

“Tu origen no define tu destino.”

-Marcus Rashford.

Querido participante:

Hoy me despido del proyecto de mi vida llamado TECMUN, desde mi corazón les puedo decir infinitas gracias. Tal vez hoy estás entrando a tu primer modelo sin saber exactamente qué esperar, o quizá vienes con ciertas dudas, nervios o incluso sin muchas ganas. Pero déjame decirte algo: estás a punto de vivir una de las experiencias más increíbles de tu vida. TECMUN, el cual no es solo un Modelo de Naciones Unidas, es un lugar donde siempre crecemos, donde te retas y donde descubres de lo que realmente eres capaz.

Este proyecto se construyó con esfuerzo, dedicación por parte de todos nosotros pero sobre todo, con y para personas como tú. Porque sin cada delegado, ministro, juez, sin cada idea, sin cada voz, esto simplemente no existiría. Gracias por atreverte a formar parte de esto que por tantos años amé. Gracias por interesarte en temas que muchos ignoran y por siempre buscar una solución para problemas que a nuestra edad no los creemos tan relevantes.

A lo largo de este camino, no solo aprenderás de política o debates, también aprenderás de la vida. Conocerás personas que te marcarán, ideas que te cambiarán y momentos que nunca vas a olvidar. Saldrás de tu zona de confort y empezarás a ver el mundo con otros ojos.

Hoy me toca cerrar este capítulo, pero es tu turno de escribir el tuyo. Aprovecha cada segundo, equivócate, levántate, disfruta, ríe, aprende y deja tu huella. No tengas miedo de ser diferente, de opinar, de intentar cosas nuevas. Recuerda siempre: no importa de dónde vienes, sino hasta dónde quieres llegar.

Gracias por continuar este sueño.

Mauro Carillo Gálvez
Jefe de Coordinación para el
XXXIX TECMUN

*“La vida solo puede ser comprendida mirando hacia atrás,
pero ha de ser vivida mirando hacia adelante.”*

- *Søren Kierkegaard*

Querido lector,

Este XXXIX TECMUN me despido de una parte muy importante de mi vida. Este modelo me ha visto crecer; fui delegada y ministra, presidente en IPCC y en CPI y ahora, llegué a ser Subsecretaria para la Asamblea General. Desde los últimos cinco años, TECMUN ha sido inherentemente parte de mí, acontecimiento que culmina estos tres días. Y te puedo asegurar, que es una de las experiencias más enriquecedoras y cambiantes para cualquier persona que se atreva a experimentarla. Aquí harás amigos, compañeros, tal vez enemigos y si buscas bien, conocerás a gente a la que le podrás llamar familia.

TECMUN fue mi lugar seguro, la razón por la que la energía y pasión que tenía nadando pudo ser enfocada en otro ámbito. Siempre agradeceré a Zu, por enseñarme lo bonito de este modelo. Pero sobretodo, a las personas que siempre han estado ahí, y que me enseñaron que esto es más que una simulación; son retos, risas y recuerdos (que ojalá, fueran sempiternos). Desde mi primer comité hasta hoy, junto con mi familia y amigos, hubo personas increíbles que conocí las cuales siguen teniendo un impacto significativo en mi vida. Quienes, a pesar de no frecuentarnos demasiado en todos los casos, considero más que amigos.

Por último, no me queda más que pedirte que siempre seas genuino. Pelea por lo que crees justo, sé esa persona loca con ideas insensatas, vive y disfruta cada segundo de tu vida; porque para gente cómo nosotros, queda esperanza. Ama sin pedir amor, ríe sin pensar en tus llantos y nunca, pero nunca, sigas al rebaño por solo encajar. Síguete animando a dar tu opinión; escucha, evalúa y razona cada pedacito de información que escuches, para después dar tu punto de vista. Nunca pierdas tu luz, atesora tus vivencias y no caigas en la nostalgia de los recuerdos, que aunque bella a su manera, puede no permitirte amar el presente.

Disfruta de este modelo.

Andrea Abigail Salazar López
Subsecretaria para la Asamblea General para el
XXXIX TECMUN

A quienes forman parte de este comité.

Hay cosas en la vida que simplemente no avanzan si uno no decide hablar por ellas. Las ideas, los sueños y lo que a cada quien le importa, no crecen solos, necesitan a alguien que los defienda. Y la realidad es que nadie va a querer verlos llegar tan lejos como tú mismo. Lo que te importa, tus metas y la forma en la que decides ver el mundo solo toman fuerza cuando eliges involucrarte y no quedarte al margen.

Muchas veces es más fácil quedarse callado o dejar que alguien más tome la iniciativa. Sin embargo, cada vez que decides expresar lo que piensas, cuestionar o defender algo en lo que crees, estás construyendo algo propio. No se trata de tener siempre la razón, ni de tener todas las respuestas, sino de abordar aquello que para ti sí tiene valor. Al final, las ideas que cambian algo no nacen perfectas, nacen de personas que deciden no quedarse en silencio.

Bienvenido a esta edición de TECMUN. Disfruta la experiencia, pero sobre todo aprovéchala. Más allá de cualquier resultado, ojalá te quedes con la idea de que tu voz tiene peso, y que usarla es una decisión que vale la pena tomar. Gracias por formar parte de este espacio, porque al final, son ustedes quienes realmente le dan sentido.

Jorge Guillermo Ramírez Fulgencio
Presidente de la Organización Marítima Internacional para el
XXXIX TECMUN

Antecedentes

La Organización Marítima Internacional (OMI) surge después de la Segunda Guerra Mundial, como respuesta a la necesidad de establecer reglas comunes que permitieran una navegación más segura, práctica y ordenada entre los Estados Miembros. La creación del comité se formaliza a partir del Convenio sobre la Organización Marítima Internacional, aprobado en 1948 durante una conferencia internacional en Ginebra, el cual entró en vigor en 1958, tras su ratificación por los Estados Miembros. Desde entonces la OMI forma parte del sistema de las Naciones Unidas como un organismo especializado encargado de coordinar la cooperación internacional en materia marítima. Hoy en día, el comité desempeña un papel crucial en el desarrollo y actualización de normas relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar, la eficiencia del transporte marítimo y medidas de prevención contra la contaminación marina; a través de convenios internacionales y mecanismos de cooperación, la OMI busca garantizar seguridad en el transporte marítimo mundial, de una manera equitativa y sostenible para la comunidad internacional.

Facultades

Por lo tanto, la Organización Marítima Internacional se encuentra facultada para:

- Formular y actualizar convenios, códigos y lineamientos internacionales en materia de seguridad marítima, navegación y prevención de la contaminación marina;
- Coordinar iniciativas de cooperación técnica ambiental entre los Estados Miembros y organismos especializados, orientadas a la reducción de la contaminación marina y al fortalecimiento de la protección de los ecosistemas marinos;

- Impulsar la cooperación internacional para la investigación científica marina, facilitando el intercambio de datos sobre contaminación, cambio climático y degradación de los océanos;
- Coordinar programas de capacitación y asistencia técnica dirigidos a autoridades marítimas, personal portuario y tripulaciones;
- Recomendar políticas y directrices internacionales dirigidas a los Estados Miembros y a actores relevantes del sector marítimo, orientadas a la protección del medio marino y al desarrollo sostenible de las actividades marítimas;
- Impulsar y coordinar espacios de diálogo y negociación multilateral para el desarrollo de acuerdos y marcos de acción conjuntos en el ámbito marítimo internacional;
- Supervisar y evaluar el cumplimiento de los Estados Miembros respecto a los tratados y convenios, emitiendo observaciones y recomendaciones cuando sea necesario.

Tópico A

Estrategias para contrarrestar la introducción y propagación de especies marinas invasoras a través de la bioincrustación y el agua de lastre en Asia Oriental y el Sudeste Asiático

Introducción

La bioincrustación se puede definir como la acumulación de diferentes organismos acuáticos que se adhieren al casco de las embarcaciones y que pueden ser transportados a través de *aguas de lastre*¹. Este fenómeno ha sido identificado como una amenaza emergente e importante hacia los océanos y su biodiversidad, facilitando la introducción de especies invasoras en nuevos ecosistemas y alterando su equilibrio. Asimismo, la bioincrustación tiene impactos operativos como la disminución de eficiencia hidrodinámica en las embarcaciones debido a que el adherimiento de especies en sus cascos disminuye su velocidad y aumenta el consumo de combustible, aumentando las emisiones y los costos operativos como consecuencia. El crecimiento de esta problemática está fuertemente relacionado con el aumento del comercio y tráfico marítimo, los cuales resultan de suma importancia para *regiones insulares*² las cuales se caracterizan por tener ecosistemas frágiles, una alta dependencia al mar y sus transportes, y en muchos casos, economías que son sustentadas por actividades como el turismo y la acuicultura.

En regiones como Asia Oriental y el Sudeste Asiático, la bioincrustación y el transporte de especies marinas invasoras a través de actividades marítimas representan un desafío particularmente relevante. Estas zonas concentran algunas de las rutas comerciales más transitadas del mundo, como la ruta Asia-Europa a través del canal de Suez o la ruta Transpacífica que conecta Asia con América del Norte, al igual que puertos estratégicos que conectan a economías altamente dependientes del comercio marítimo internacional, como el puerto de Hong Kong en la República Popular China, el puerto de la República de Singapur y el puerto Busan en la República de Corea. Al mismo tiempo, albergan ecosistemas marinos diversos y sensibles, donde la introducción de especies no nativas puede generar desequilibrios ecológicos severos y afectar sectores económicos clave como la pesca, la acuicultura y el turismo. Debido a la naturaleza transfronteriza del mecanismo y a la multiplicidad de actores involucrados, los impactos de esta problemática no se limitan a un solo Estado, sino que adquieren una dimensión regional e internacional que demanda atención coordinada dentro del marco de la Organización Marítima Internacional (OMI).

¹ **Aguas de lastre:** agua marina o dulce que los barcos toman y almacenan en tanques para garantizar su estabilidad, trimado y seguridad durante la navegación. (Real Academia Española, s.f.)

² **Regiones Insulares:** áreas geográficas formadas por islas, cayos o archipiélagos, caracterizadas por el aislamiento y la discontinuidad respecto al continente. (Real Academia Española, s.f.)

Antecedentes

El fenómeno de la introducción de especies marinas invasoras asociadas al transporte por vía marítima comenzó a adquirir relevancia a lo largo del siglo XX, periodo durante el cual el intercambio internacional por esta ruta registró un crecimiento anual sostenido cercano al 2.7% tanto en volumen como en alcance geográfico. De acuerdo con estimaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), tan solo en los últimos 25 años este sector ha experimentado un aumento acumulado aproximado del 82% a escala global. El incremento en el número de embarcaciones y la duración de sus trayectos facilitó el traslado involuntario de organismos acuáticos fuera de sus hábitats naturales. En sus etapas iniciales, estos eventos fueron percibidos como casos aislados, sin una comprensión clara de sus consecuencias ambientales a largo plazo. No obstante, conforme se registraron patrones recurrentes de alteración en ecosistemas marinos, la comunidad científica comenzó a identificar este fenómeno como una amenaza creciente para la biodiversidad oceánica. Este reconocimiento gradual sentó las bases para que la problemática trascendiera el ámbito local y comenzara a ser considerada dentro de la agenda marítima internacional.

Con la consolidación de la región asiática como uno de los principales centros de intercambio comercial por medio de embarcaciones, el fenómeno de la introducción de especies marinas invasoras comenzó a manifestarse con mayor frecuencia dentro de la zona. El acelerado crecimiento económico de países como la República Popular China, la República de Indonesia y Japón impulsó la expansión de rutas comerciales marítimas y el desarrollo de puertos estratégicos que conectan distintos océanos y mares regionales. Esta intensificación del tráfico naval incrementó la probabilidad de transferencia biológica involuntaria entre ecosistemas marinos, especialmente en zonas costeras con alta actividad portuaria. A ello se suma la presencia de ecosistemas diversos y sensibles, característicos de la región, que resultan particularmente vulnerables al fenómeno. De esta manera, el transporte marítimo se asentó como un factor determinante en la propagación de especies invasoras, como la medusa peine y el mejillón faraón; dentro de la región.

A medida que el fenómeno comenzó a ser observado con mayor atención, registros científicos y técnicos empezaron a documentar la presencia de especies marinas no nativas en zonas portuarias en Asia. Un ejemplo de ello es resaltado por el National Institute for Biotechnology Information, el cual muestra investigaciones realizadas en el Golfo de Osaka, las cuales muestran alrededor de 14 especies nunca antes registradas en la región (Otani,

2007). Puertos como Singapur (República de Singapur), Shanghái (República Popular China), Yokohama y Kobe (Japón) figuran entre los primeros espacios donde se identificaron organismos adheridos a los cascos de embarcaciones y alteraciones en comunidades marinas locales asociadas principalmente al tráfico internacional de buques. Estos hallazgos tempranos permitieron constatar que la introducción de especies invasoras no respondía a eventos aislados, sino a dinámicas recurrentes vinculadas al comercio internacional. En este contexto, los puertos con mayor tráfico marítimo comenzaron a ser identificados como espacios clave en la dispersión de especies marinas no nativas, al concentrar un elevado flujo de embarcaciones procedentes de distintas regiones del mundo.

Bioincrustación y agua de lastre como principales vectores de propagación

La bioincrustación es uno de los principales mecanismos mediante los cuales las especies marinas son transportadas involuntariamente a través de la circulación marítima. Este fenómeno ocurre cuando organismos como algas, moluscos, crustáceos y otros invertebrados se adhieren al casco de las embarcaciones, así como a zonas de difícil acceso como hélices, tomas de agua y cavidades estructurales. Debido a la resistencia de estos organismos y a las condiciones ambientales que se mantienen durante los trayectos marítimos, muchas especies logran sobrevivir a viajes prolongados y ser introducidas en ecosistemas distintos a los de su origen. La permanencia de los buques en distintos entornos portuarios permite que estos organismos interactúen de manera directa con condiciones ambientales diversas a lo largo de sus trayectos marítimos.

Un factor relevante más, es el uso del agua de lastre en las embarcaciones comerciales, el cual ha sido identificado como otro vector en la propagación de especies marinas invasoras. Durante las operaciones portuarias, los buques cargan agua de lastre para mantener su estabilidad, incorporando organismos microscópicos, larvas y pequeñas especies presentes en el entorno marino local. Al ser liberada posteriormente en puertos de destino, esta agua puede introducir especies no nativas en ecosistemas distintos, donde algunas logran establecerse y reproducirse. A diferencia de la bioincrustación, este mecanismo permite el transporte de una mayor diversidad biológica, incluyendo organismos que no podrían sobrevivir adheridos al casco de las embarcaciones. Debido a su uso generalizado en la navegación comercial, el agua de lastre constituye un elemento recurrente dentro de las prácticas operativas del transporte marítimo internacional.

La coexistencia de estos mecanismos dentro del tráfico marítimo internacional ha generado un patrón de introducciones biológicas cada vez más frecuente y difícil de rastrear.

Organismos transportados en diferentes etapas de los trayectos marítimos pueden ser liberados en múltiples puntos de una misma ruta comercial, lo que incrementa la probabilidad de propagación en ecosistemas receptores. Esta dinámica complica la identificación de un único origen de las especies introducidas y dificulta la implementación de medidas de monitoreo eficaces. En zonas con actividad portuaria constante, estos procesos operan de manera paralela, favoreciendo una propagación sostenida y de largo alcance. Como consecuencia, la presencia de especies marinas invasoras ha dejado de ser un fenómeno puntual para convertirse en un desafío estructural asociado al comercio marítimo global.

Rutas marítimas y puertos estratégicos en Asia Oriental y el Sudeste Asiático

Diversos puertos de Asia Oriental y el Sudeste Asiático se han consolidado como nodos estratégicos del comercio marítimo internacional y, al mismo tiempo, como puntos críticos para la introducción y dispersión de especies marinas invasoras. Puertos como Shanghái y Ningbo Zhoushan, en la República Popular China, figuran entre los de mayor volumen de tráfico a nivel mundial, recibiendo embarcaciones provenientes de múltiples regiones oceánicas como el Océano Índico, el Océano Pacífico y el Mar Mediterráneo. De manera similar, el puerto de Singapur opera como uno de los principales centros de transbordo global, conectando rutas intercontinentales con el Sudeste Asiático. En Japón, puertos como Yokohama y Kobe mantienen una intensa actividad comercial y una alta rotación de buques internacionales, mientras que en la República de Indonesia el puerto de Tanjung Priok, en Yakarta, desempeña un papel central en la conexión entre rutas regionales e internacionales. La concentración de infraestructura portuaria, servicios logísticos y operaciones de gran escala en estos espacios ha consolidado su papel como ejes centrales del sistema marítimo regional e internacional.

La red marítima de Asia se articula a través de algunos de los corredores comerciales más transitados del mundo, que conectan a la región con América del Norte, América Latina, Europa y África. El Estrecho de Malaca constituye uno de los principales puntos de paso del comercio marítimo global, enlazando el Océano Índico con el Pacífico y facilitando el tránsito entre Asia y los mercados europeos. De manera complementaria, las rutas que atraviesan el Mar de China Meridional y el Mar de China Oriental conectan a economías del noreste asiático con los Estados miembros de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), así como con la costa occidental de América. Esta densa configuración de rutas interoceánicas y regionales ha consolidado a Asia Oriental y el Sudeste Asiático como un eje

central del sistema marítimo internacional. En este contexto, la República Popular China, Japón y la República de Indonesia se posicionan como Estados centrales dentro de esta dinámica regional, al concentrar puertos estratégicos y corredores marítimos que estructuran el comercio internacional.

Impacto ambiental, económico y operativo de las especies marinas invasoras en los Estados afectados

En la última década, los *estados ribereños*³ asiáticos han experimentado impactos ambientales significativos derivados de la introducción y establecimiento de especies marinas invasoras. En la República Popular China, la expansión del cangrejo chino (*Eriocheir sinensis*), especie nativa de sus ríos y zonas costeras, ha sido documentada como un factor de alteración en ecosistemas receptores fuera de su distribución original, mientras que en aguas japonesas la proliferación del alga *Undaria pinnatifida* ha modificado comunidades *bentónicas*⁴ locales y desplazado especies nativas (FAO, 2018). En la República de Indonesia, particularmente en zonas costeras del archipiélago de Java y en áreas cercanas a corredores marítimos de alta intensidad, se han registrado cambios en la composición de ecosistemas marinos asociados a la presencia de especies no nativas. Estos procesos han afectado la estabilidad ecológica de áreas marinas sensibles, evidenciando la vulnerabilidad ambiental de Estados con elevada actividad portuaria y tráfico marítimo constante.

Las consecuencias económicas derivadas de estos impactos ambientales han sido especialmente relevantes en sectores directamente dependientes de los ecosistemas marinos. En la República Popular China, la alteración de hábitats costeros ha generado afectaciones en la pesca y la acuicultura, sectores estratégicos para la seguridad alimentaria y la economía local, mientras que en Japón se han identificado pérdidas vinculadas al control y remoción de especies invasoras en instalaciones portuarias y zonas de cultivo marino. En el caso de la República de Indonesia, comunidades costeras dedicadas a la pesca artesanal y a la acuicultura han enfrentado una disminución en la productividad de especies comerciales en áreas donde se ha documentado la presencia de organismos no nativos. A escala global, organismos como la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la

³ **Estados Ribereños:** Estado que tiene litoral marítimo o es ribereño de un río o de un lago internacional y que por su condición está en disposición de ejercer su soberanía o jurisdicción sobre esos espacios. (Real Academia Española, s.f.)

⁴ **Bentónico:** Relativo al ambiente y las condiciones de los organismos que habitan los fondos oceánicos, o bentos. (Real Academia Española, s.f.)

Agricultura (FAO) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) han estimado que los costos económicos asociados a las especies invasoras alcanzan cifras superiores a los 423 mil millones de dólares anuales, con impactos particularmente relevantes en regiones de alto tráfico marítimo como Asia Oriental y el Sudeste Asiático durante los últimos años.

Desde una perspectiva operativa, la presencia de especies marinas invasoras ha incrementado los desafíos para la gestión portuaria y la eficiencia del transporte marítimo en la región. Estudios recientes hechos por la World Port Organization han señalado que la bioincrustación en buques que operan en puertos como Shanghái, Ningbo Zhoushan, Yokohama, Kobe y Tanjung Priok puede generar aumentos en el consumo de combustible que oscilan entre el 10% y el 40%, lo que repercute directamente en los costos operativos de las *navieras*⁵. Además, las tareas de limpieza, mantenimiento y control biológico en puertos de alto tráfico han adquirido mayor complejidad y frecuencia en los últimos años. Estos efectos operativos evidencian cómo la problemática de las especies marinas invasoras no sólo afecta a los ecosistemas y a las economías costeras, sino que también incide de manera directa en el funcionamiento cotidiano del comercio marítimo internacional en Estados con una intensa actividad portuaria.

Respuesta internacional y marco regulatorio frente a las especies marinas invasoras

La respuesta a la problemática de introducción de especies alienígenas por vías náuticas ha incluido la cooperación entre la OMI y otros organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas, como la FAO y PNUMA, los cuales han aportado evaluaciones científicas y estimaciones económicas sobre sus impactos en los ecosistemas marinos y en actividades productivas. Estos insumos técnicos han contribuido a reforzar un enfoque preventivo y de gestión de riesgos dentro de la gobernanza marítima internacional, particularmente relevante en regiones como Asia, donde convergen rutas comerciales interoceánicas, puertos de escala global y ecosistemas costeros vulnerables. En este marco, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), principal marco jurídico internacional del derecho del mar, establece la obligación de los Estados de cooperar para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino derivada de actividades humanas. Dicha obligación incluye la introducción intencional o accidental de especies nocivas o exóticas en

⁵ **Navieras:** Pertenece o relativo a las naves o a la navegación. (Real Academia Española, s.f.)

aguas bajo jurisdicción nacional, proporcionando el fundamento legal sobre el cual se articulan las acciones técnicas y regulatorias en el ámbito marítimo.

Dada la creciente incidencia de la bio invasión asociada al transporte marítimo, la OMI ha desarrollado diversos instrumentos especializados, los cuales están orientados a regular el impacto directo del fenómeno sobre el medio marino. Entre dichos instrumentos se encuentra la creación de convenios internacionales como el *Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001* (Convenio AFS), el cual se centra en la prevención de los impactos adversos derivados del uso de sistemas antiincrustantes y de los biocidas que puedan contener. Otro ejemplo de esto es el *Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques*, cuyo objetivo es establecer estándares globales para reducir los riesgos asociados a la descarga de agua de lastre en puertos internacionales. Adicionalmente, se han desarrollado directrices técnicas y recomendaciones no vinculantes relacionadas con la bioincrustación; se han implementado también guías para la evaluación de las directrices dirigidas a los países miembros del comité, y a medida que se produzcan avances científicos y tecnológicos, dichos lineamientos podrán perfeccionarse para permitir que el riesgo se aborde de forma más adecuada. Finalmente, se toma en cuenta el acrecentamiento de programas piloto preventivos, como el TEST BIOFOULING, que intenta acelerar la transferencia de tecnologías ambientalmente sanas para reducir la bioincrustación y sus emisiones consecuentes.

Pese a la existencia de estos instrumentos y programas, la magnitud del comercio marítimo en Asia Oriental y el Sudeste Asiático, así como la constante circulación de buques entre múltiples *jurisdicciones*⁶ limitan la eficacia de respuestas aisladas. Las diferencias en capacidades institucionales, niveles de implementación y supervisión regulatoria entre los Estados generan vacíos que dificultan una gestión homogénea del problema. En este sentido, la introducción y establecimiento de especies marinas invasoras continúa representando una amenaza de carácter transfronterizo que afecta de manera conjunta la sostenibilidad ambiental, económica y operativa del sistema marítimo internacional. Por ello, se hace un llamado a fortalecer la cooperación internacional, armonizar estándares y reforzar los mecanismos de cumplimiento bajo el marco de la Organización Marítima Internacional. Solo mediante una acción coordinada y continua será posible enfrentar de manera efectiva un desafío que sigue ocupando un lugar prioritario en la agenda marítima internacional.

⁶**Jurisdicciones:** Potestad de juzgar y ejecutar lo juzgado, atribuida por ley a determinados juzgados y tribunales. (Real Academia Española, s.f.)

Referencias

1. Edu.es. (s/f). Recuperado el 30 de diciembre de 2025, de <https://www.imbs.edu.es/sabes-que-es-el-biofouling/>
2. (S/f-b). Pemsea.org. (s/f). Recuperado el 30 de diciembre de 2025, de https://pemsea.org/sites/default/files/2023-12/Final%20Report_NSA%20Indonesia_R01_20210910.pdf
3. (S/f-c). Cbd.int. (s/f). Recuperado el 30 de diciembre de 2025, de <https://www.cbd.int/doc/world/cn/cn-nbsap-v2-en.pdf>
4. (S/f-d). Preprints.org. (s/f). Recuperado el 30 de diciembre de 2025, de <https://www.preprints.org/manuscript/202402.0862?utm>
5. Addressing biofouling in the seas of East Asia by IW:LEARN on Exposure. (s/f). *Iwlearn.net*. Recuperado el 30 de diciembre de 2025, de <https://news.iwlearn.net/addressing-biofouling-in-the-seas-of-east-asia>
6. Biofouling. (s/f). *Imo.org*. Recuperado el 30 de diciembre de 2025, de <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/biofouling.aspx>
7. Biofouling: el desafío silencioso que amenaza a los océanos, la industria marítima y la salud global – Asociación Sindical de Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante Nacional. (s/f). *Org.mx*. Recuperado el 30 de diciembre de 2025, de <https://asommmn.org.mx/biofouling-el-desafio-silencioso-que-amenaza-a-los-oceanos-la-industria-maritima-y-la-salud-global-2/>
8. Bioincrustaciones. (s/f). *Imo.org*. Recuperado el 12 de enero de 2026, de <https://www.imo.org/es/ourwork/environment/pages/biofouling.aspx>
9. Greco, G., Lanero, T. S., Torrassa, S., Young, R., Vassalli, M., Cavaliere, A., Rolandi, R., Pelucchi, E., Faimali, M., & Davenport, J. (2013). Microtopography of the eye

surface of the crab *Carcinus maenas*: an atomic force microscope study suggesting a possible antifouling potential. *Journal of the Royal Society Interface*, 10(84), 20130122. <https://doi.org/10.1098/rsif.2013.0122>

10. Otani, M. (2004). Introduced marine organisms in Japanese coastal waters, and the processes involved in their entry. *Nihon Bentosu Gakkai shi [Benthos Research]*, 59, 45–57. <https://doi.org/10.5179/benthos.59.45>
11. Otani, M., Oumi, T., Uwai, S., Hanyuda, T., Prabowo, R. E., Yamaguchi, T., & Kawai, H. (2007). Occurrence and diversity of barnacles on international ships visiting OsakaBay, Japan, and the risk of their introduction. *Biofouling*, 23(3–4), 277–286. <https://doi.org/10.1080/08927010701315089>
12. Participation. (s/f). *GloFouling*. Recuperado el 30 de diciembre de 2025, de <https://www.glofouling.imo.org/participation>
13. TEST biofouling. (s/f). *Imo.org*. Recuperado el 12 de enero de 2026, de <https://www.imo.org/en/ourwork/partnershipsprojects/pages/test-biofouling.aspx>

Tópico B

Medidas para el fortalecimiento de la seguridad marítima y de las operaciones de búsqueda y rescate en el Mar Mediterráneo ante el aumento de embarcaciones irregulares.

Introducción

El Mar Mediterráneo ha representado históricamente uno de los espacios marítimos más relevantes para el comercio internacional, la conectividad intercontinental y la estabilidad geopolítica entre Europa, África y Medio Oriente. En la actualidad, esta región concentra un volumen significativo de tráfico marítimo comercial que coexiste con rutas de tránsito irregular, generando un entorno operacional cada vez más complejo. El incremento sostenido de embarcaciones no registradas o técnicamente deficientes ha puesto en evidencia vulnerabilidades en los sistemas de monitoreo, prevención de accidentes y respuesta ante emergencias marítimas. En consecuencia, la seguridad de la navegación y la protección de la vida humana en el mar se han convertido en prioridades urgentes para los *Estados ribereños*⁷ y para la gobernanza marítima internacional.

Durante la última década, el aumento de embarcaciones irregulares que atraviesan el Mediterráneo en condiciones estructurales precarias ha incrementado la frecuencia de incidentes marítimos, activaciones de operaciones de búsqueda y rescate (SAR) y situaciones de riesgo para buques mercantes que transitan por rutas estratégicas. Este fenómeno ha impactado de manera directa a la República Italiana, la República Helénica, la República de Malta y la República de Túnez, cuyos sistemas nacionales de coordinación marítima enfrentan presiones operativas constantes. El presente tópico aborda la necesidad de fortalecer los mecanismos de seguridad marítima y coordinación SAR en concordancia con el mandato de la Organización Marítima Internacional (OMI), particularmente en lo relativo a la protección de la vida humana en el mar y la gestión segura del tráfico marítimo internacional.

Antecedentes

A lo largo de las últimas décadas, los patrones de tránsito en el Mar Mediterráneo han

⁷ **Estados Ribereños:** Estados ribereños: Estados que poseen costa marítima y ejercen jurisdicción sobre espacios marítimos. (RAE, s.f.)

experimentado transformaciones significativas que han alterado la dinámica de la navegación en la región. Desde finales del siglo XX y con mayor intensidad a partir de inicios del siglo XXI, se ha registrado un aumento progresivo de embarcaciones que operan fuera de los marcos regulatorios marítimos establecidos. Este cambio ha implicado la incorporación de unidades que no cumplen con estándares técnicos ni con sistemas de monitoreo convencionales, modificando las condiciones de operación en distintas zonas del Mediterráneo. Como resultado, se han generado nuevos retos para la seguridad marítima, particularmente en lo relativo a la detección, supervisión y gestión de este tipo de tráfico.

Durante la década de 2010, este problema adquirió mayor visibilidad en el contexto de inestabilidad política y conflictos en distintas regiones, lo que contribuyó a un incremento sostenido de desplazamientos humanos por vía marítima. Como consecuencia, se consolidaron diversas rutas dentro del Mediterráneo y se intensificó la utilización de embarcaciones no diseñadas para travesías prolongadas en mar abierto. De acuerdo con la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), a partir de 2014 se ha registrado un aumento significativo en el uso de rutas marítimas irregulares en el Mediterráneo, particularmente en su corredor central. Este proceso marcó una transición hacia flujos más constantes y organizados, lo que incrementó la frecuencia de incidentes marítimos y la necesidad de intervenciones en alta mar.

Bajo estas condiciones, diversos Estados ribereños han experimentado una presión creciente sobre sus sistemas de vigilancia marítima y sus capacidades de respuesta ante emergencias. La República Italiana y la República Helénica destacan como principales puntos de recepción, mientras que la República de Malta, debido a su posición en el Mediterráneo central, participa frecuentemente como zona de tránsito y de intervención en operaciones de rescate. Por su parte, la República de Túnez se ha consolidado como uno de los principales puntos de salida de estas embarcaciones. Esta distribución geográfica ha dado

lugar a una concentración de eventos en corredores específicos, donde la recurrencia de incidentes ha requerido una participación constante de las autoridades marítimas en tareas de monitoreo y respuesta operativa.

Embarcaciones irregulares utilizadas en la migración marítima y sus riesgos para la seguridad de la navegación

El incremento de embarcaciones irregulares utilizadas en el tránsito marítimo no ilegal ha representado un desafío significativo para la seguridad de la navegación en el Mediterráneo. Estas embarcaciones operan fuera de los marcos regulatorios del derecho marítimo internacional y, en muchos casos, carecen de registro, inspección técnica o certificación de seguridad. Frecuentemente, se trata de pequeñas embarcaciones pesqueras, botes inflables o medios improvisados que no están diseñados para travesías prolongadas en el mar ni para transportar un número elevado de personas. Estas limitaciones estructurales reducen su estabilidad, incrementan su vulnerabilidad ante condiciones meteorológicas adversas y restringen su capacidad de respuesta ante emergencias durante la navegación.

Más allá de sus limitaciones estructurales, uno de los principales problemas que presentan estas embarcaciones radica en su incompatibilidad con los sistemas de gestión del tráfico marítimo. La ausencia de equipos de comunicación funcionales y de sistemas de identificación automática (AIS) impide su correcta detección e integración en los esquemas de monitoreo utilizados por autoridades marítimas y buques comerciales. Esto afecta negativamente la capacidad de anticipación ante posibles incidentes y aumenta el riesgo de colisiones, especialmente en zonas de alta densidad de tráfico o en proximidad a accesos portuarios. De acuerdo con la *European Maritime Safety Agency* (EMSA), la presencia de embarcaciones no identificadas en áreas de tráfico intensivo representa uno de los principales factores de riesgo en la gestión segura del tráfico marítimo, lo que limita la capacidad de

anticipación de incidentes y compromete la integración efectiva de estas embarcaciones dentro de los sistemas internacionales de control marítimo.

Adicionalmente, la sobrecarga y la falta de planificación de navegación generan trayectorias impredecibles, lo que dificulta la toma de decisiones por parte de otras embarcaciones en tránsito. En este marco operativo, los buques mercantes pueden verse obligados a modificar rutas o velocidades de forma repentina, incrementando los riesgos y afectando la seguridad general de la navegación. Estas condiciones también limitan la eficacia de los sistemas de control de tráfico marítimo, al dificultar la localización precisa de embarcaciones en situación de riesgo y retrasar la respuesta ante emergencias. La combinación de estos factores incrementa la probabilidad de incidentes en zonas donde convergen distintos tipos de tráfico marítimo.

En escenarios de alta densidad de tráfico, la interacción entre embarcaciones irregulares y buques comerciales introduce desafíos adicionales para la gestión operativa del espacio. La necesidad de mantener distancias de seguridad, ajustar rutas y coordinar maniobras en tiempo real exige una mayor capacidad de respuesta por parte de los sistemas de control marítimo. Estas dinámicas requieren una integración más eficiente entre los mecanismos de monitoreo, comunicación y de articulación operativa en el mar, particularmente en corredores donde la presencia de este tipo de embarcaciones es recurrente.

Rutas marítimas y zonas estratégicas en el Mar Mediterráneo

La configuración geográfica del Mar Mediterráneo ha dado lugar a la consolidación de corredores marítimos estratégicos donde convergen rutas comerciales internacionales. Se identifican tres principales corredores dentro de la región: la ruta occidental, que conecta el norte de África con la península ibérica; la ruta oriental, que se extiende desde Turquía hacia las islas del mar Egeo; y la ruta central del Mediterráneo, que enlaza las costas del norte de África con el sur de Europa. Entre estas, la ruta central destaca no solo por su extensión, sino

por concentrar una interacción constante entre distintos tipos de tráfico marítimo. Esta superposición de trayectorias incrementa la complejidad en la gestión del espacio marítimo y en la coordinación de la navegación en zonas de alta densidad.

En la configuración de estas rutas, ciertos espacios marítimos adquieren una relevancia estratégica particular. En el Mediterráneo central, las aguas entre la República de Túnez, la República Italiana y la República de Malta conforman uno de los principales corredores de tránsito, donde la proximidad entre costas y la convergencia de trayectorias generan un entorno de navegación especialmente dinámico. Estas zonas concentran tanto embarcaciones comerciales de gran escala como unidades de menor tamaño que operan fuera de los sistemas convencionales de monitoreo. Esta coexistencia incrementa la dificultad en la gestión del tráfico marítimo y exige una mayor precisión en los sistemas de vigilancia y control en tiempo real.

Las características propias de la ruta del Mediterráneo central también influyen directamente en las condiciones de navegación. A diferencia de otros corredores, esta implica travesías más extensas en mar abierto, donde factores como las condiciones meteorológicas, la ausencia de puntos intermedios de asistencia y la limitada capacidad de localización incrementan los riesgos durante el trayecto. Estas condiciones, combinadas con la presencia de embarcaciones con capacidades técnicas limitadas, generan escenarios de mayor vulnerabilidad en alta mar. Teniendo esto en cuenta, la distancia respecto a zonas de respuesta inmediata se convierte en un factor crítico en la gestión de incidentes marítimos.

De acuerdo con datos del *Missing Migrants Project* de la OIM, más de 25,600 personas han fallecido o desaparecido en el Mediterráneo central desde 2014, lo que ha llevado a que esta ruta sea considerada una de las más letales a nivel mundial en este tipo de travesías. Esta situación se relaciona no solo con el volumen de tránsito, sino con factores operativos como la duración de los trayectos, la amplitud de las zonas de búsqueda y la

dificultad para detectar embarcaciones en peligro en espacios marítimos extensos. En estos corredores, la localización tardía de embarcaciones en riesgo puede retrasar la activación de operaciones de respuesta y aumentar la complejidad de las intervenciones en el mar. Estas condiciones inciden directamente en la planificación y ejecución de operaciones en zonas donde la cobertura operativa es limitada.

Impacto humanitario, operativo y de seguridad en los Estados ribereños

La recurrencia de incidentes marítimos en el Mar Mediterráneo ha incrementado la exposición de las personas a situaciones de riesgo durante la navegación, lo que a su vez ha generado una presión constante sobre los sistemas nacionales de seguimiento marítimo y los centros de coordinación. Estados como la República Italiana, la República Helénica y la República de Malta participan de manera recurrente en la gestión de incidentes en el mar, lo que implica la movilización continua de recursos humanos, técnicos y logísticos. Por su parte, la República de Túnez también se ve involucrada en estas dinámicas, particularmente en la supervisión de sus espacios marítimos y la respuesta ante situaciones cercanas a sus costas. Según la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, en 2023 se registraron más de 380,000 cruces irregulares en las fronteras exteriores de la Unión Europea, muchos de ellos a través del Mediterráneo, lo que refleja la presión sostenida sobre los sistemas de vigilancia y respuesta marítima.

En términos de seguridad marítima, la coexistencia entre tráfico comercial de gran escala y embarcaciones de menor tamaño que operan sin sistemas de identificación o comunicación adecuados introduce riesgos adicionales para la navegación. La necesidad de realizar maniobras evasivas, la dificultad para anticipar trayectorias y la presencia de múltiples eventos simultáneos pueden afectar la estabilidad operativa en rutas estratégicas. Estas condiciones también pueden incidir en la eficiencia de las operaciones portuarias y en la planificación de rutas comerciales dentro de la región. De acuerdo con la EMSA, la

presencia de embarcaciones no identificadas en corredores de alto tráfico incrementa el riesgo de incidentes y afecta directamente la eficacia de las rutas mercantes establecidas.

La gestión simultánea de incidentes en distintas zonas del Mediterráneo puede generar limitaciones en la asignación de recursos y en la capacidad de respuesta inmediata de las autoridades marítimas. En escenarios donde coinciden emergencias en alta mar con tráfico comercial activo, la toma de decisiones se vuelve más compleja y requiere priorizar intervenciones bajo condiciones de incertidumbre. Esta dinámica impacta la interacción entre centros de control, unidades en el mar y otros actores involucrados en operaciones de asistencia. En estas circunstancias, la eficiencia en la coordinación operativa y la disponibilidad de recursos especializados se convierten en factores determinantes para la gestión efectiva de incidentes marítimos.

Operaciones de búsqueda y rescate (SAR) y mecanismos de coordinación marítima en el Mar Mediterráneo

Las SAR en el Mar Mediterráneo constituyen uno de los principales mecanismos para la protección de la vida humana en el mar, particularmente en contextos donde se presentan embarcaciones en situación de riesgo. Estas operaciones se desarrollan bajo un marco jurídico internacional establecido por la OMI, principalmente a través del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR, 1979), el cual define las responsabilidades de los Estados en la organización y gestión de estas actividades. En este esquema, los Estados ribereños deben establecer regiones SAR y garantizar la disponibilidad de servicios de coordinación y respuesta dentro de sus respectivas áreas. Este sistema busca asegurar que cualquier embarcación en peligro reciba asistencia oportuna, independientemente de su nacionalidad o estatus.

En la práctica, el manejo de estas operaciones recae en los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo (MRCC), los cuales actúan como puntos clave para la gestión de

emergencias en el mar. En el Mediterráneo, países como la República Italiana, la República Helénica y la República de Malta cuentan con centros activos que supervisan amplias zonas SAR, mientras que la República de Túnez participa en la gestión de incidentes dentro de su área de responsabilidad. Estos centros se encargan de recibir alertas, evaluar situaciones de riesgo y coordinar la movilización de unidades navales, aéreas y comerciales disponibles en la zona. La eficacia de estas operaciones depende en gran medida de la capacidad de comunicación, la disponibilidad de recursos y la rapidez en la toma de decisiones.

Sin embargo, la ejecución de operaciones SAR en el Mediterráneo enfrenta desafíos operativos significativos. La alta frecuencia de incidentes, la extensión de las áreas de búsqueda y la presencia simultánea de múltiples embarcaciones en riesgo dificultan la asignación eficiente de recursos. Adicionalmente, la detección tardía de embarcaciones, particularmente aquellas que no cuentan con sistemas de identificación o comunicación, puede retrasar la activación de protocolos de emergencia. Estas condiciones incrementan la complejidad de las operaciones y exigen una coordinación constante entre distintos actores marítimos.

Otro desafío relevante radica en la cooperación entre diferentes *jurisdicciones*⁸ marítimas. En un entorno donde las regiones SAR de distintos Estados pueden colindar o superponerse, la delimitación de responsabilidades y la transferencia de control entre centros de control pueden generar retrasos o ambigüedades operativas. Esta situación se ve acentuada en escenarios donde los incidentes ocurren en zonas alejadas de la costa o en áreas con cobertura limitada de supervisión marítima. La cooperación efectiva entre Estados y la *interoperabilidad*⁹ entre sistemas de comunicación resultan fundamentales para garantizar una respuesta adecuada.

⁸ **Jurisdicción:** Potestad de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado, atribuida por ley a autoridades competentes. (RAE, s.f.)

⁹ **Interoperabilidad:** Capacidad de sistemas, equipos o programas informáticos de intercambiar información y utilizarla mutuamente. (RAE, s.f.)

Desafíos actuales y respuesta internacional para la seguridad marítima en el Mediterráneo

Dentro del entorno actual, la seguridad marítima en el Mar Mediterráneo enfrenta desafíos estructurales derivados de la convergencia entre tráfico comercial intensivo y la presencia de naves que operan fuera de los sistemas internacionales de monitoreo. Esta interacción genera un entorno operativo complejo, particularmente en corredores donde coinciden múltiples rutas y jurisdicciones marítimas. La amplitud de las zonas bajo responsabilidad de los Estados ribereños, así como la frecuencia de incidentes en distintas áreas de forma simultánea, incrementan la presión sobre los sistemas de vigilancia y coordinación existentes. Estas condiciones requieren una articulación constante entre capacidades nacionales y mecanismos de cooperación internacional.

En este marco, la OMI ha establecido instrumentos normativos orientados a fortalecer la seguridad de la navegación y la protección de la vida humana en el mar. Entre ellos, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974) define estándares técnicos aplicables a la construcción, equipamiento y operación de buques, así como disposiciones relacionadas con la navegación segura. Este instrumento complementa los mecanismos operativos previamente abordados, al establecer condiciones que buscan prevenir incidentes antes de que requieran intervención. En conjunto, estos marcos contribuyen a estructurar un sistema internacional basado en la prevención, la supervisión y la respuesta coordinada.

No obstante, la implementación de estos instrumentos enfrenta limitaciones en contextos donde la dinámica operativa supera la capacidad de respuesta disponible. Las diferencias en recursos técnicos, infraestructura y niveles de supervisión entre los Estados ribereños pueden generar asimetrías en la aplicación de estándares internacionales. Asimismo, la naturaleza transfronteriza de los incidentes en el Mediterráneo exige mecanismos de coordinación que permitan una gestión continua entre distintas jurisdicciones.

En este sentido, la interoperabilidad entre sistemas de gestión operativa y comunicación marítima se consolida como un elemento central para la gestión eficiente del espacio marítimo.

Paralelamente, diversas iniciativas internacionales han buscado reforzar la capacidad operativa en la región mediante el intercambio de información, el apoyo técnico y la comunicación entre agencias. Organismos como la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas y la EMSA participan en el monitoreo del tráfico marítimo, el análisis de riesgos y el fortalecimiento de las capacidades de vigilancia en los Estados miembros. Estas acciones incluyen el uso de tecnologías de seguimiento, el despliegue de recursos operativos y la generación de información estratégica para la toma de decisiones. La integración de estas iniciativas con los marcos regulatorios existentes constituye un factor determinante en la capacidad de respuesta ante los desafíos actuales del Mediterráneo.

Referencias

1. *A decade after EU's migrant crisis, hundreds still dying in Mediterranean.* (2025, August 19). Reuters. <https://www.reuters.com/graphics/MIGRATION-EUROPE/MEDITERRANEAN/myxjmwpr/>
2. Austria, L. (n.d.). *Migrant and refugee movements through the central Mediterranean sea in 2023.* Unhcr.org. Retrieved March 31, 2026, from <https://data.unhcr.org/ar/documents/download/109256>
3. *International convention on maritime search and rescue (SAR).* (n.d.). Imo.org. Retrieved March 31, 2026, from <https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-maritime-search-and-rescue-%28sar%29.aspx>
4. *Latest deadly shipwreck highlights need for safer migration.* (2025, November 12). UN News. <https://news.un.org/en/story/2025/11/1166341>
5. *Mediterranean migrant deaths in 2025 topped 1,000, says UN migration agency.* (n.d.). Com.Tr. Retrieved March 31, 2026, from <https://www.aa.com.tr/en/world/mediterranean-migrant-deaths-in-2025-topped-1-000-says-un-migration-agency/3741914>
6. *Significant rise in irregular border crossings in 2023, highest since 2016.* (n.d.). Europa.Eu. Retrieved March 31, 2026, from <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/significant-rise-in-irregular-border-crossings-in-2023-highest-since-2016-C0gGpm>

7. *Unsafe mixed migration by sea.* (n.d.). Imo.org. Retrieved March 31, 2026, from <https://www.imo.org/en/ourwork/facilitation/pages/unsafemixedmigration-default.asp>
[x](#)
8. (N.d.). Iom.int. Retrieved March 31, 2026, from <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>

XXXIX TECMUN
Glosario de Palabras Prohibidas

Palabras prohibidas

Definidas por las Naciones Unidas, son términos no diplomáticos que los participantes deben evitar mencionar en sus discursos durante el debate y en la redacción de proyectos de resolución.

Palabras prohibidas

Países de primer mundo

Países de tercer mundo

Gay

Guerra¹⁰

Violación

Terrorista

Matar o asesinar

Muerte

Asesinato

Ejército

Dinero

Pobre

Okey

Negro¹¹

Equivalentes permitidos

Países desarrollados

Países en desarrollo

Miembro de la comunidad LGBTIQ+

Conflicto bélico

Acoso sexual

Extremista

Despojar a alguien de su vida

Deceso o fallecimiento

Homicidio

Fuerzas militares

Recursos económicos

Falta de recursos

Sí o de acuerdo

Afroamericano

¹⁰ La palabra guerra puede ser utilizada en referencia a contextos históricos, tales como Guerra Fría o Primera Guerra Mundial, etc. Esta palabra solo puede mencionarse en Security Council.

¹¹ La palabra Negro, en referencia a raza, no está prohibida pero se recomienda limitar su uso y referirse a este sector como afroamericanos o afrodescendientes.

XXXIX TECMUN
Glosario para proyectos de resolución

Cláusulas preambulatorias

Se utilizan al inicio de toda Hoja de Resolución con el motivo de brindar contexto sobre la razón por la que se está resolviendo el tópico debatido. Dichas cláusulas deben ir con formato de itálicas seguidas por oración que aporte dicho contexto. Para cada hoja de resolución debe haber cinco oraciones que comiencen con cláusulas preambulatorias.

| | | |
|----------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Además lamentando | Declarando | Notando con satisfacción |
| Además recordando | Desaprobando | Preocupado por |
| Advirtiendo además | Deseando | Plenamente alarmado |
| Advirtiendo con aprobación | Destacando | Plenamente consciente de |
| Advirtiendo con pesar | Enfatizando | Profundamente convencido |
| Afirmando | Esperando | Profundamente molesto |
| Alarmado por | Expresando su aprecio | Profundamente perturbado |
| Buscando | Guiados por | Profundamente preocupado |
| Preocupado | Habiendo adoptado | Reafirmando |
| Conscientes de | Habiendo considerando | Reconociendo |
| Considerando | Habiendo estudiado | Recordando |
| Contemplando que | Habiendo examinado | Refiriéndose |
| Convencidos | Habiendo prestado atención | Teniendo en cuenta que |

XXXIX TECMUN
Glosario para proyectos de resolución

Cláusulas Operativas

Se utilizan para iniciar toda resolución que plantee soluciones al tópico debatido. Su formato debe ser en itálicas y negritas.

| | | |
|-----------------------|----------------------|---------------------|
| Acepta | Confirma | Ha resuelto |
| Además invita | Considera | Insta |
| Además proclama | Decide | Invita |
| Además recomienda | Declara | Lamenta |
| Además recuerda | Define | Llama |
| Además resuelve | Declara prudente | Pide |
| Acoge con beneplácito | Deplora | Proclama |
| Afirma | Designa | Reafirma |
| Alienta | Enfatiza | Recomienda |
| Apoya | Exhorta | Recuerda |
| Aprueba | Expresa su aprecio | Resuelve |
| Autoriza | Expresa su deseo | Solemnemente afirma |
| Celebra | Expresa su esperanza | Solicita |
| Condena | Finalmente condena | Urge |

