



**OMI**

**Mariana Londoño**  
**Juan Felipe Figueroa**



## TABLA DE CONTENIDOS

PALABRAS DE BIENVENIDA.....	3
I. Descripción .....	5
GENERALIDADES DEL COMITÉ .....	5
II. Función .....	5
III. Protocolo .....	5
IV. Datos importantes .....	6
TEMA 1: DERECHOS VULNERADOS DEL TRABAJADOR MARÍTIMO.....	9
I. Descripción .....	9
II. Contexto .....	10
III. Situación actual.....	10
IV. Preguntas de orientación.....	12
V. En .....	12
VI. Enlaces de apoyo.....	13
TEMA 2: INCREMENTO DE GASES CONTAMINANTES DEBIDO AL USO DE COMBUSTIBLES MARÍTIMOS.....	14
I. Descripción .....	14
II. Contexto.....	15
III. Situación actual.....	17
IV. Preguntas de orientación.....	20
V. Enlaces de apoyo.....	21
RECOMENDACIONES Y EXPECTATIVAS DE LA MESA PRESIDENCIAL.....	22
REFERENCIAS.....	22

# PALABRAS DE BIENVENIDA

*“La perfección se logra no cuando no hay nada que añadir, sino cuando no hay nada que quitar.”*

*Antoine de Saint-Exupéri*

Apreciados delegados,

En nombre del modelo de las Naciones Unidas del Colegio Cambridge CISMUN en su sexta edición, le otorgamos una grata bienvenida a la Organización Marítima Internacional, en la cual, hemos designado como tópicos las siguientes dos problemáticas: Derechos vulnerados de los trabajadores marítimos y el incremento de gases contaminantes por uso del combustible marítimo.

Para el sexto modelo la comisión a la que pertenecen se encontrara a cargo Mariana Londoño, ejerciendo la presidencia junto a Juan Felipe Figueroa, ejerciendo la vicepresidencia. Los estaremos guiando en el proceso que se llevara a cabo en el mes de septiembre del presente año. Para nosotros es un honor contar con ustedes como delegados en este Comité, esperamos que den lo mejor de cada uno para garantizar el éxito y buen desarrollo de la comisión.

El CISMUN VI y la comisión OMI fueron diseñados meticulosamente con el fin de aportar su desarrollo oral, comunicativo, social y motriz, buscando que adquieran un mayor conocimiento frente a las problemáticas mundiales, la política exterior e interior de cada una de sus delegaciones, con el cual podrán plantear soluciones viables e innovadoras dejando a un lado su postura personal, haciendo referencia a una postura política y social del país asignado previamente.

Teniendo en cuenta que para muchos de ustedes el modelo de naciones unidas es una experiencia nueva, hemos realizado una guía de comisión que cuenta información sobre las

problemáticas a debatir, links de apoyo, preguntas orientadoras al conocimiento y aspectos del comité, con el fin de llevarlos a una experiencia grata, además, buscando atender sus dudas, estaremos proporcionando información en los siguientes correos electrónicos:

[marianalondonocen@colegiocambridge.edu.co](mailto:marianalondonocen@colegiocambridge.edu.co) y [juanfigeroagom@colegiocambridge.edu.co](mailto:juanfigeroagom@colegiocambridge.edu.co) ,

igualmente atenderemos todas sus inquietudes de manera presencial.

Atentamente, Mesa presidencial de la Organización Marítima Internacional



## I. Descripción

OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas, una autoridad mundial con la potestad de imponer normas para la seguridad, protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional.

La organización, de los estados miembros, la sociedad civil y el sector de transporte marítimo trabajan en conjunto, en pro de la economía verde y de un desarrollo ecológico y sostenible, teniendo en cuenta que el transporte marítimo constituye uno de los elementos esenciales de todo programa que tenga por objetivo un crecimiento económico sostenible y el fomento del transporte y desarrollo marítimo, como lo es para la Organización Marítima Internacional.

## II. Función

De igual manera se encarga de adoptar, acordar y aplicar a nivel internacional reglamentos estipulados por la organización a el transporte marítimo, puesto que es una industria realmente amplia ocupando territorio internacional. Como organismo especializado de las Naciones Unidas, la OMI es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental y/o social que ha de observarse en el transporte marítimo internacional.

Más específicamente, como el primer artículo lo muestra: *“alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por lo buques”*.

## III. Protocolo

A continuación, el orden protocolario básico que se llevará a cabo en los días del modelo, para más información puede leer la sección de protocolo que se encuentra dentro del el Manual De Procedimiento CISMUN VI en la página del modelo

- Llamado a lista
- Moción para abrir sesión
- Moción para abrir agenda
- Moción para lectura de discursos
- Moción para iniciar debate (formal o informal)
- Moción para iniciar tiempo de lobby
- Moción para suspender/reanudar sesión
- Moción para presentar los **papeles de trabajo**/ moción para votar el papel de trabajo \*\*
- Moción para cerrar agenda
- Moción para cerrar sesión

#### **IV. Datos importantes**

Mediante el convenio constitutivo de la OMI el cual entra en vigor para el año 1958, se logró reunir a varias naciones donde un año después del convenio se declara la primera reunión de la Organización Marítima Internacional.

Además, representa aproximadamente el 80 % del transporte mundial de mercancías entre los pueblos y comunidades de todo el mundo. El mundo depende de un sector naviero internacional seguro, protegido y eficiente, lo cual se logra a través del marco normativo que se establece.

Las disposiciones que se adoptan en la OMI comprenden todos los ámbitos del transporte marítimo internacional, incluidos el proyecto, la construcción, el equipamiento, la dotación, el funcionamiento y el desguace de los buques, con el fin de garantizar que este importante sector continúe siendo seguro, ecológico, eficiente en términos energéticos y protegido.

#### **IV. Objetivos de desarrollo sostenible**

Dentro de una descripción breve, los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) son ciertas metas impuestas para el año 2030, las cuales se dividen en distintos ámbitos y pilares que lograrían garantizar una calidad de vida mucho más alta de la que se presenta actualmente, así como erradicar la miseria, pobreza, hambre, y cerrar la brecha económica y social entre clases sociales.

Algunos de los ODS que se encuentran ligados a la Organización Marítima Internacional y los dos temas a tratar serán profundizados a continuación. En primer lugar: **Objetivo 14: Vida submarina**, busca defender esta y velar por los recursos que nos brinda. Según información del mismo programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo *“Los medios de vida de más de 3.000 millones de personas dependen de la biodiversidad marina y costera. Sin embargo, el 30% de las poblaciones de peces del mundo está sobreexplotado, alcanzando un nivel muy por debajo del necesario para producir un rendimiento sostenible.”*

Existen muchas razones que ocasionan la anterior afirmación, no obstante, respecto a la presente comisión, una de estas causales es la contaminación por gases, debido a estos no solo la calidad de vida humana disminuye de manera directa, sino se destruye también el hábitat de los peces y la fauna marina, generando su desaparición cada vez más preocupante.

**Objetivo 13: Acción por el clima:** La relación de este objetivo con los temas de OMI es bastante similar a la del objetivo 14. Sin embargo, es mucho más general. Así como el artículo de la página oficial lo explica, completando el objetivo 13 se avanzan enormes pasos en los otros restantes, sin importar si se acercan al ámbito político, ambiental, social o económico. Por lo que este en específico se encuentra ligado a ambos temas, brindando una calidad de vida más alta a los trabajadores marítimos y a la fauna marina en extinción.

Profundizando en el primer tema, el sector de trabajadores marítimos tiene una enorme influencia en el cuidado de los mares y océanos, el concientizar y adecuar las medidas de trabajo con el fin de protocolos más sostenibles podría realizar un gran cambio.

**Objetivo 8: Trabajo decente y crecimiento económico:** Los casos expuestos en esta misma guía y los muchos otros existentes, referente al primer tema, tiene como variante común la explotación en trabajos que exigen una alta capacidad física sin una paga justa y equivalente a este. Se ve claramente relacionado al objetivo 8, donde se busca que ni en este sector de trabajadores ni en ningún otro exista una remuneración económica injusta, y que, por otro lado, las medidas de trabajo sean seguras, probadas, y no se desprestigie a la industria, la cual es otra de las consecuencias.

## I. Descripción

Según La Organización Internacional del Trabajo, el 90% del comercio mundial depende del transporte marítimo, involucrando directamente el trabajo de los marinos para el funcionamiento de los buques. En muchos casos los derechos del trabajador marítimo son vulnerados, se explotan diariamente los recursos marinos, afectando así al trabajador que hace parte de dicha comunidad, debido a que la regulación en estos temas es escasa.

El **Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM), 2006** es un convenio internacional del trabajo creado por la **Organización del Trabajo Internacional (OIT)** con el fin de garantizar los derechos básicos de trabajo marino, contribuyendo así a la erradicación de reglas de juego equitativas para los países que operan actualmente con barcos o buques que no cuentan con los estándares mínimos establecidos.

Gobiernos, empleadores y trabajadores en el mes de febrero del 2006 durante una sesión de la Conferencia Internacional de Trabajo llevaron a cabo la **“Carta de los derechos de los marineros”**, la cual impone:

1. Un lugar de trabajo seguro y protegido que cumpla con los estándares de seguridad (Incluye: protección de la seguridad, la salud y prevención de accidentes y procedimientos de tramitación de quejas de los marineros),
2. Condiciones de empleo justas (Incluye: Edad mínima, acuerdos de trabajo, pago de salarios, vacaciones anuales pagadas, repatriación a término de contrato y uso de servicios de contratación y colocación autorizados)
3. Condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo (Incluye: horas de trabajo o descanso y alojamiento)

4. Protección de la salud, atención médica, bienestar social y otras formas de protección colectiva (Incluye: atención médica a bordo, alimentación y servicios de comidas).

## **II. Contexto**

El “MLC,2006” o Maritime Labour Convention, comenzó a funcionar de manera específica, el 20 de agosto del año 2013, estableciendo condiciones mínimas en las que se debían mantener a los trabajadores que ejercieran sus labores en territorio náutico, además, constituye estándares esenciales para garantizar condiciones de competencia leal.

Los estados del pabellón y los estados portuarios necesitan control y componentes de cumplimiento y ejecución, por lo que el convenio los contiene, la OIT desarrollo una serie de pautas para dichos estados, así como talleres para la formación de inspectores que aseguren el cumplimiento de los parámetros antes mencionados, la academia del trabajo marítimo ubicada en Italia, Turín en el centro de formación de la OIT, la cual ofrece una variedad de actividades bajo el MLC, 2006.

Teniendo en cuenta la problemática, Universidades tales como Harvard están generando investigaciones que demuestran la vulneración de los derechos del trabajador marítimo, donde se evidencia el hecho de la complejidad existente para dicha forma de trabajo.

## **III. Situación actual**

Los marineros han denunciado varios casos donde sus derechos son vulnerados, a continuación, se resumirán algunos de estos, enfatizando en los aspectos más importantes.

Se han evidenciado varios sucesos en los cuales diferentes derechos son vulnerados por parte de empresas o funcionarios, como el caso de **Oceanografía** que tomo lugar despues de la creación de la carta de los marineros, donde denunciaron a la naviera de Amado Yáñez Osuna

por retenerlos en las naves en condiciones inhumanas “*casi equiparable a lo que las leyes internacionales contra la trata de personas reconocen como esclavitud*”. En 21 de los barcos de la empresa, había aproximadamente 450 marineros, quienes se encontraban en barcos multifunción, que sirvieron como abastecedores, de tendido de líneas, de transporte de personal. Ninguno estaba en operación ni poseía alguna certificación. Unos estaban fondeados en el puerto industrial Laguna Azul, otros en la bahía. Todos los barcos y sus tripulantes se encontraban en peligro, pues sin combustible ni energía no pueden operar sus máquinas, ni sus equipos de radiocomunicación ni sus luces. La empresa también se ha visto involucrada en otros casos similares y de fraude, de la misma manera existen muchas otras entidades que mantienen a sus trabajadores en condiciones deplorables y se buscan medidas para desenmascararlas.

Otro caso, el secretario gremial de AGOMU, Néstor Ceballos presentó una denuncia en la subsecretaría de trabajo debido a las condiciones en las que viven los marineros en Argentina “*Esta gente está viviendo en la intemperie, en carpas y no poseen indumentarias para soportar la rigurosidad de nuestro clima*” y también expresó que: “*Está sufriendo una mala alimentación, el lugar tampoco está preparado para albergar a toda esta cantidad de gente y por consiguiente no tendrán sanitarios ni para asearse ni para realizar sus necesidades fisiológicas, todo esto hace que sea un riesgo sanitario, no solamente, para ellos sino también para todos los vecinos del lugar, ya que hay una persona de este grupo que está internada en el Hospital Zonal con meningitis*”, el delegado de AGOMU continuó gestionando la situación para castigar a los responsables.

En el tercer y último caso a analizar, un grupo de 28 marineros africanos denuncian haber sido esclavizados en un barco chino, argumentando que presentaron maltratos y desnutrición, pues enfermaron dentro de la embarcación y no cobraron sus salarios por siete meses, según

informaron fuentes gubernamentales y sindicales. Después de esto, los africanos denunciaron la situación seguido a abandonar el barco en condiciones preocupantes y críticas respecto a la salud. El gobierno uruguayo les brindó asistencia médica y sanitaria, también radico una denuncia penal presentada por el representante legal de los africanos.

#### **IV. Preguntas de orientación**

##### Naciones Unidas:

Las siguientes preguntas son guías para estudiar varios aspectos de la Organización de las Naciones Unidas con relación a la temática.

- ¿Cómo opera OMI y qué papel tiene dentro de las naciones unidas?

##### La delegación:

Las siguientes preguntas son guías para estudiar varios aspectos de los temas de la comisión OMI del modelo ONU 2021: Los derechos vulnerados del trabajador marítimo y el incremento de gases contaminantes debido al uso de combustibles marítimos.

- ¿Cómo influyó/afectó su delegación en la problemática a tratar?
- ¿Qué postura tiene su delegación?
- ¿Posibles soluciones que puedan aportar a la comisión desde el punto de vista de la delegación?
- ¿Con qué otras delegaciones se puede formar una alianza teniendo en cuenta las posiciones respecto al tema?
- ¿Qué personajes se consideran opositores a su delegación?

##### El tema:

- ¿Cuál es problema? ¿Cómo afecta este a el país?
- ¿Qué aspectos del problema son más relevantes en el país?

- ¿Qué puede hacer mi delegación para prevenir que los derechos del trabajador marítimo se vulneren?
- ¿Si su delegación no está directamente involucrada con la temática, ¿Qué puede hacer para involucrarse y ayudar?
- ¿Qué evidencia posee su delegación para respaldar su posición y sus argumentos

## V. Enlaces de apoyo

**OMI Niños:** <https://kids.imo.org/es/>

**OMI:** <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

**OIT:** <https://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>

**Libro fragmento:** <https://www.marcialpons.es/media/pdf/9788497689298.pdf>

**OIT (CMT):** [https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS\\_219764/lang--es/index.htm](https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS_219764/lang--es/index.htm)

**OIT:** <https://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/lang--es/index.htm>

# TEMA 2: INCREMENTO DE GASES CONTAMINANTES DEBIDO AL USO DE COMBUSTIBLES MARÍTIMOS.

## I. Descripción

A nivel global se genera una responsabilidad por parte de la industria naval debido a que alrededor del 3% de la contaminación y emisiones de dióxido de carbono se deban a este medio, además países como China, Estados Unidos, Rusia, entre otros, generan la mayor cantidad de emisiones por dióxido de carbono y azufre en los océanos.

En cuestiones políticas no se ha generado regulaciones efectivas a este medio ya que en la actualidad su combustión genera alrededor de 1120 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>. Para el enero de este año la Organización Marítima Internacional emite un comunicado donde especifica que se generaran mayores regulaciones sobre la contaminación por Azufre.

A nivel cultural podemos observar que a lo largo de la historia del ser humano ha dependido mucho de la industria naval y el comercio mediante esta debido a su fácil transporte y gran capacidad, sin embargo y a pesar de las grandes campañas en contra de la contaminación, aún la cultura no genera conciencia sobre como este tipo de gases contamina mares y océanos.

En los últimos años, actividades humanas como el transporte naval, el uso indiscriminado de desechos plásticos y demás acciones han generado un impacto ambiental evidente, sin embargo, el uso de combustible de buques y demás transporte marítimo ha afectado de manera evidente los mares y océanos.

La humanidad ha sido una de las principales causas de esta problemática que afecta a mares y océanos ya que el combustible usado en este transporte puede ser hasta 10 veces más contaminante que el Diesel. Al usar este transporte con cargas excesivas en largo recorridos genera una cantidad demasiado alta de combustión que toma partículas de oxígeno en el mar

afectando su rotación y demás efectos, involucrando fenómenos naturales como huracanes y terremotos.

En la actualidad la Unión Europea ha denotado el transporte marino europeo como uno de los más importantes medios de transporte en toda Europa, por lo tanto, ha generado zonas de control ante la contaminación de este denotadas como SECAs y ECAs o por sus siglas “Sulphur Emission Control Area” y “Emission Control Area”.

Estos mecanismos son un punto clave para la Unión Europea y la contaminación en sí, ya que genera un normativa ambiental y política sobre el transporte marino, generando control y eficacia económica, social y ambiental para ciertas zonas en mares y océanos que pueden ser más sensibles a la contaminación por gases y componentes de la combustión de este medio.

Con el fin de controlar este medio existe cierta regulación por la OMI ante estos términos debido a que esta organización es la encargada de definir qué zonas son aptas para una declaración de ECA, esto ha generado cierto apoyo hacia la normativa marítima ya que toma en cuenta ciertos aspectos tales como: la delimitación de una zona normativa, la prevención ante esta zona en riesgos meteorológicos, el tráfico marítimo que afecta la zona, poblaciones humanas y ambientales en riesgo, costos relativos de la reducción de emisiones, entre otras medidas.

Este mecanismo de apoyo ambiental ha establecido la declaración de derechos a la salud y el ambiente a nivel internacional, beneficiando a todo ser vivo que se beneficie por los mares y océanos, de tal manera que ha apoyado los derechos del trabajador marítimo en este sentido, generando conciencia sobre las emisiones de azufre, dióxido de carbono y demás contaminantes marinos.

## **II. Contexto**

Es posible hablar de las primeras preocupaciones de la contaminación por gases parra finales de la década de 1950 e inicios de la década de 1960 en vista a la contaminación presentada en Irlanda y Estados Unidos debido a a las plantas de procesamiento, además se presentan altos niveles de contaminación en el mar mediterráneo francés.

A causa de la problemática se generan campañas en contra a la contaminación en mares y océanos, estas eran promovidas por líderes como Jacques Cousteau, navales que estudiaban la problemática. Gracias a este tipo de campañas se logra dialogar como tema primordial en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano en el año de 1972.

Para esta misma época, en la década de 1970, en países africanos se ven afectados por la contaminación en mares y océanos ocasionado por las grandes sequías que afrontaban debido a que la contaminación incide en el traslado de polvos y el incremento en altas temperaturas que generan cambios climáticos alrededor del mundo como en el caso de África.

Teniendo en cuenta todo este tipo de problemáticas la Organización Marítima Internacional (OMI), decide influir generando el convenio más en contra a la contaminación por gases en 1973, y su modificación más importante en 1978, denotándose como MARPOL 73/78. Mediante este convenio se genera mayor control en esta problemática a nivel mundial.

Para el 2004 se generan estudios sobre los altos niveles de concentración de dióxido de carbono en océanos provinciales como en Vancouver o California donde se logra evidenciar como los altos niveles gases por combustión y por el efecto invernadero tales como el Metano generan una composición química toxica como lo es el hidrato de metano.

Con respecto a esto, es posible decir que en la actualidad nos encontramos en un riesgo inminente ante la contaminación por gases contaminantes en mares y océanos, esto debido a que según los estudios realizados en el 2004 generan que estos componentes en aguas de mares y

océanos pueden desencadenar una liberación masiva de gases tóxicos hacia la atmosfera en cualquier momento.

### **III. Situación actual**

En la actualidad la OMI busca la reducción mundial de gases contaminantes en un 77%, de tal manera que se restringirá el uso del fuelóleo pesados debido a su alta presencia de azufre, componente clave para la contaminación por gases. Además, la OMI está buscando la reducción de la destilación de petróleo crudo, esto debido a que mediante este proceso se están generando combustibles a base de óxido de azufre.

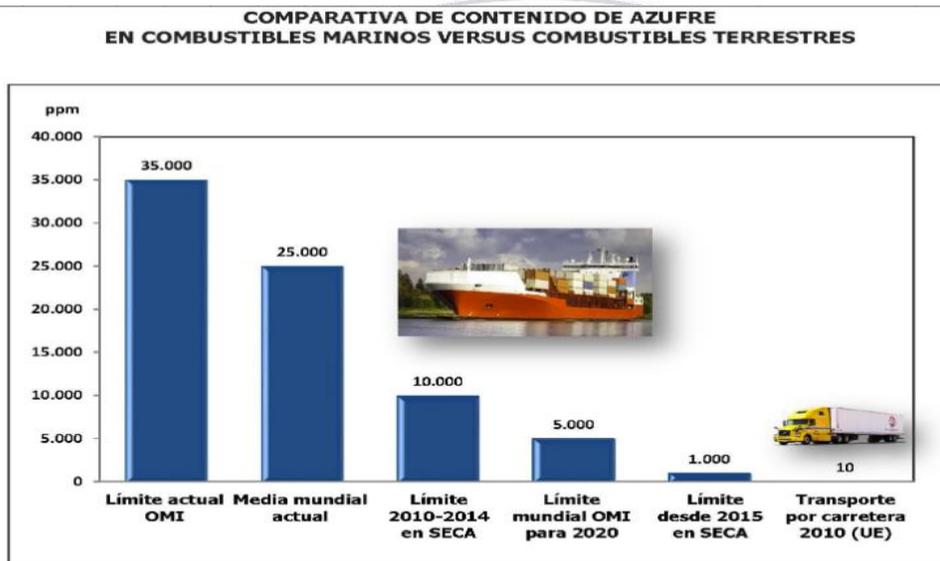
Según el noticiero BBC, la OMI estará buscando que la industria naviera busque nuevas mezclas para generar un combustible eficaz para la erradicación del cambio climático, además, aportando con limpiezas de gases para la contaminación.

Cabe resaltar que los motores de buques y demás transportes marítimos son los más grandes por lo cual se necesita un combustible potente pero amigable al medio ambiente, de tal manera que una de las posibilidades es añadir más Diesel al fuelóleo. Sin embargo, este tipo de mezclas iniciales serán costosas, pero según la OMI se consideran otras alternativas para la reducción de azufre en el combustible.

Esto se ve evidenciado en uno de los artículos de la revista *Science* donde se describe un estudio internacionall, el cuall demuestra que, el volumen de agua de mares y océanos que está completamente desprovisto de oxígeno se ha más que cuadruplicado en los últimos 50 años. El calentamiento global impulsado por la acumulación de gases de efecto invernadero es la causa

principal probable de esta desoxigenación en curso en muchas partes de los mares y océanos de todo el planeta.

## GRÁFICA 1



Fuente: The Danish Ecological Council

OMI: Organización Marítima Internacional

SECA: Áreas de Control de Emisiones para Azufre

35.000 ppm - Límite actual de emisión de azufre para los combustibles de barcos establecido por la OMI

25.000 ppm - Media mundial actual de emisión de azufre de los combustibles de barcos

10.000 ppm - Límite de emisión de azufre en el periodo 2010-2014 en las SECA

5.000 ppm - Límite de emisión de azufre establecido por la OMI para los combustibles de barcos a partir del 1 de enero de 2020

1.000 ppm - Límite de emisión de azufre a partir del 2015 en las SECA

10 ppm - Nivel de emisiones de azufre en los combustibles para el transporte por carretera en la Unión Europea

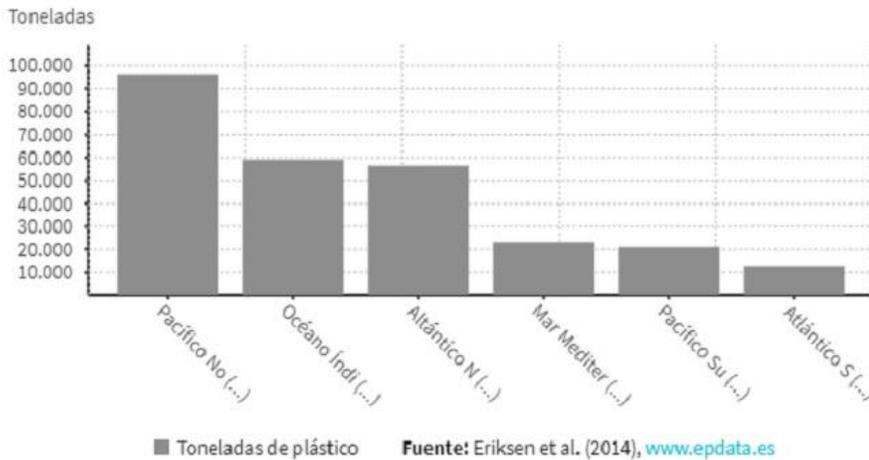
Todos los camiones nuevos en la Unión europea tienen Sistema de Reducción Catalítica Selectiva (SCR) y filtro de partículas

SCR es una tecnología que utiliza un fluido para el sistema de escape basado en urea (DEF) y un convertidor catalítico, para reducir significativamente emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx).

## GRAFICA 2

Se puede apreciar que el océano Pacífico Norte contiene la mayor cantidad de residuos plásticos flotando en él, estos son alrededor de 95.000 toneladas, por otro lado, el que menos cantidad posee es el Atlántico Sur con aproximadamente 11.000 toneladas.

### Cantidad de residuos plásticos que flotan en cada cuenca oceánica o marina del mundo

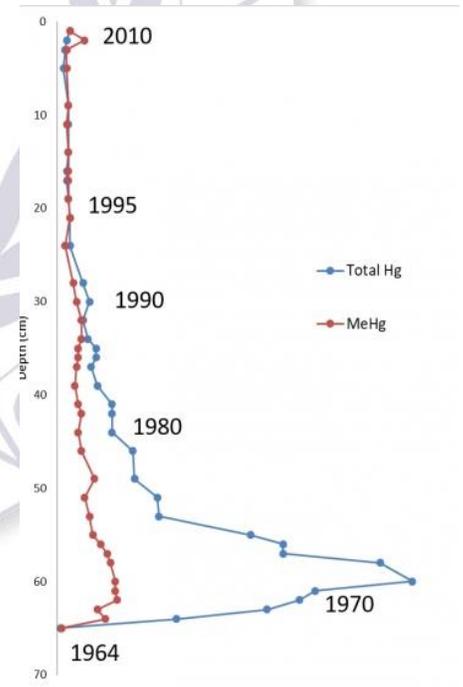


### GRAFICA 3

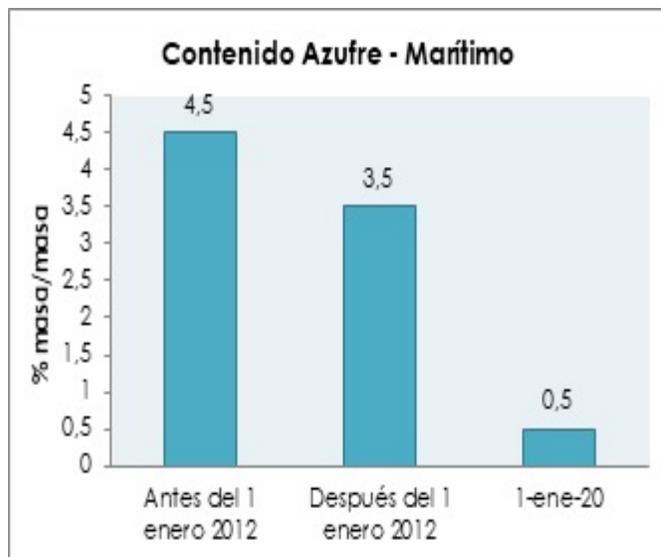
Según una reciente investigación de la OIEA (*Organismo Internacional de Energía Atómica*) acerca de la contaminación por metales tóxicos en el mar, se resuelve que para el año 2018, disminuyen considerablemente los niveles de contaminación por mercurio y plomo, debido a, la prohibición de la gasolina con plomo y cierre de plantas vertedoras de mercurio, conllevando al descenso de niveles de contaminación marina en un periodo de 10 a 15 años.

En esta misma investigación, se comenta sobre el control del impacto ambiental por metales tóxicos provenientes de combustibles fósiles, tales como: Plomo, mercurio y cadmio. Evidenciando, los beneficios del uso de radio isotopos con el fin de

detectar y rastrear metales tóxicos específicos, comprendiendo los efectos de las trazas de metales como el cadmio, concluyendo con el diseño del radio-trazador “Catmio-109”.



**GRAFICA 4**



La OMI decidió implantar un límite máximo mundial del contenido de azufre en los buques, antes del 2012 el límite era 4,5 % masa/masa, después de este año hasta el 2019 el límite era 3,5 % masa/masa y en el 2020 se redujo a 0,5, esto es significativamente benéfico para los mares. ¿Se podría suplantar el combustible por otro compuesto que no libere azufre para reducir la cifra 0?

#### **IV. Preguntas de orientación**

##### La delegación:

Las siguientes preguntas son guías para estudiar varios aspectos de los temas de la comisión OMI del modelo ONU 2020: Los derechos vulnerados del trabajador marítimo y el incremento de gases contaminantes debido al uso de combustibles marítimos.

- ¿Cuál es la historia del país respecto al tópico?
- ¿Cómo influyó/afectó su delegación en la problemática a tratar?
- ¿Qué postura tiene su país?
- ¿Posibles soluciones que puedan aportar a la comisión desde el punto de vista de la delegación?

- ¿Con qué otras delegaciones se puede formar una alianza teniendo en cuenta las posiciones respecto al tema?
- ¿Qué países se consideran opositores a su delegación?

El tema:

- ¿Cuál es problema? ¿Cómo afecta a mi delegación?
- ¿Ha tomado su delegación alguna medida para prevenir la contaminación generada por combustibles marítimos?
- ¿Es su delegación parte del problema?
- ¿Si su delegación no está directamente involucrada con la temática, ¿Qué puede hacer para brindar soluciones?
- ¿Qué evidencia posee su delegación para respaldar su posición y sus argumentos?
- ¿Qué consecuencias trae la contaminación a nuestras vidas? ¿A la vida marítima? ¿A los ecosistemas?

## V. Enlaces de apoyo

**Oceana:** <https://eu.oceana.org/es/>

**BBC news:** <https://www.bbc.com/mundo>

**OMI:** <http://www.imo.org/ES>

**ONU:** <https://www.undp.org/content/undp/es>

**PNUMA:** <https://www.unenvironment.org/es>

**GRAFICA 1:** <https://blogs.20minutos.es/la-energia-como-derecho/2019/06/27/reducir-la-contaminacion-de-los-barcos/>

**GRAFICA 2:** <https://www.ecoticias.com/residuos-reciclaje/194761/Cifras-graficos-estadisticas-maldito-plastico-oceanos>

**GRAFICA 3:** <https://www.iaea.org/es/newscenter/news/dia-mundial-de-los-oceanos-2018-una-investigacion-del-oiea-muestra-que-la-contaminacion-marina-ha-disminuido-gracias-a-la-regulacion-de-las-emisiones-de-plomo-y-mercurio>

**GRAFICA 4:** <http://www.fedebiocombustibles.com/v3/nota-web-id-3180.htm>



# RECOMENDACIONES Y EXPECTATIVAS DE LA MESA PRESIDENCIAL

Como se les ha transmitido a lo largo del presente documento, es un completo honor para mí, Mariana Londoño como presidenta y para Juan Felipe Figueroa como vicepresidente contar con su presencia en el Modelo de las Naciones Unidas del Colegio Cambridge, y como delegados en esta comisión, esperamos que puedan apropiarse de su delegación y puedan ver a los debates que se llevaran a cabo como algo más que una fuente académica, como algo que será de utilidad en su futuro sin importar la carrera de su elección. Aunque no es un proceso fácil adentrarse al mundo de las Naciones Unidas, es una experiencia maravillosa y gratificante, los acompañaremos en aquel desarrollo mostrándoles lo mejor de la argumentación, oratoria y elocuencia.

Nos encontramos completamente seguros de que cuentan con las capacidades para elevar los estándares propuestos en el evento, teniendo en cuenta que para muchos es su primera experiencia contarán con todo el apoyo necesario, ya que entendemos que puede ser una práctica intimidante e imponente por el hecho de ser desconocida, sin embargo, una vez adquieran los conocimientos se sentirán en su zona de confort y podrán desarrollarse con facilidad en ella.

Se les brindarán todas las herramientas necesarias, por lo que deberán realizar una investigación rigurosa y profunda acerca de las problemáticas y la posición de su delegación frente a ellas. Como último comentario, recuerden nunca atacar al delegado, sino al argumento, mantenerse tranquilos y confiar en ustedes mismos. Mucha suerte en el CISMUN VI.

*“Las dificultades preparan a personas comunes para destinos extraordinarios”*

*C.S Lewis*

Atentamente

## GENERALIDADES DEL COMITÉ

### Descripción:

Organización Marítima Internacional. (2017). Quienes Somos. Recuperado de <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

### Función:

Organización Marítima Internacional. (1948). Lo que hacemos. Recuperado de <http://www.imo.org/es/OurWork/Paginas/Home.aspx>

Organización de las Naciones Unidas. (1948). El papel de la Organización Marítima Internacional en la prevención de la contaminación de los mares. Recuperado de <https://www.un.org/es/chronicle/article/el-papel-de-la-organizacion-maritima-internacional-en-la-prevencion-de-la-contaminacion-de-los>

### Protocolo:

Cambridge International School Model United Nations. (2017). Handbook CISMUN III. Recuperado de <https://www.cismun-cambridge.com/>

### Datos importantes:

Organización Marítima Internacional. (2017). Quienes Somos. Febrero 11, 2020, de OMI Sitio web: <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

## TEMA 1

### Descripción:

Organización Internacional del Trabajo. (2017). Guía básica del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), 2006. Recuperado de [https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS\\_219764/lang--es/index.htm](https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS_219764/lang--es/index.htm)

### Contexto:

Organización Internacional del Trabajo. (2006). Convenio sobre el trabajo marítimo. Recuperado de <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--es/index.htm>

Organización Internacional del Trabajo. (2016). Introducción a las normas. Recuperado de <https://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/lang--es/index.htm>

Organización Internacional del Trabajo. (2016). Derecho al trabajo. Recuperado de <https://www.ilo.org/global/topics/labour-law/lang--es/index.htm>

Organización Marítima Internacional. (2016). Derechos de la gente de mar. Recuperado de [http://www.imo.org/es/KnowledgeCentre/Resources\\_for\\_Seafarers/Seafarersrights/Paginas/Default.aspx](http://www.imo.org/es/KnowledgeCentre/Resources_for_Seafarers/Seafarersrights/Paginas/Default.aspx)

#### Situación actual:

Fundación Nuestro Mar. (2008) Denuncian que marineros viven hacinados. Recuperado de <https://www.nuestromar.org/antiguas/denuncian-que-marineros-viven-hacinados/>

RTVE. (2014). Un grupo de 28 marineros africanos denuncian haber sido esclavizados en un barco chino, Recuperado de <http://www.rtve.es/noticias/20140522/grupo-28-marineros-africanos-denuncia-haber-sido-esclavizados-barco-chino/942060.shtml>

## **TEMA 2**

#### Contexto:

Anónimo. (2019). Los gases de efecto invernadero le están robando el oxígeno a nuestros océanos. Febrero 12, 2020, de ONU Ambiente Sitio

web: <https://www.unenvironment.org/es/noticias-y-reportajes/reportajes/los-gases-de-efecto-invernadero-le-estan-robando-el-oxigeno>

Anónimo. (2019). Contaminación por la Industria Naval. Febrero 12, 2020, de Oceana Sitio

web: <https://eu.oceana.org/es/contaminacion-por-la-industria-naval-0>

Anónimo. (2018). Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). Febrero 12, 2020, de OMI Sitio

web: [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)

#### Situación actual:

BBC News Mundo. (2020). Por qué desde el 1 de enero el transporte marítimo cambiará para siempre. Febrero 12, 2020, de BBC Sitio web: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-50929156>