

MI OMI OMI OMI OMI OMI OMI OMI OMI OMI OMI OMI

ORGANIZACIÓN *Marítima* INTERNACIONAL



**Presidentes: Gabriela Orozco franco y Juan Manuel
Uribe**

VMON

TABLA DE CONTENIDO

1. CARTA A LOS DELEGADOS:	3
2. ACERCA DEL COMITÉ:	4
3. TEMA 1: ESTRECHO DE MALACA Y SUS REPERCUSIONES HACIA LA SEGURIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL	5
3.1. ALTERNATIVAS ADAPTADAS POR ESTADOS LITORALES PARA MITIGAR LA POCA SEGURIDAD DEL ESTRECHO DE MALACA	8
3.2. LA PIRATERIA EN EL ESTRECHO DE MALACA Y SUS AFECCIONES LA SEGURIDAD MARITIMA	12
3.3. EL ESTRECHO DE MALACA Y SU IMPORTANCIA ECONÓMICA A NIVEL GLOBAL	15
3.5. ACOTACIONES DE LA MESA:	18
3.6. LINKS DE APOYO:	19
3.7. PREGUNTAS AL DELEGADO:	19
4. TEMA 2: BLOQUEO DEL COMERCIO MARITIMO EN LA VIA DEL MAR ROJO COMO CONSECUENCIA DEL CONFLICTO ARMADO EN EL MEDIO ORIENTE	20
4.1. APOYO DE CAPITANIAS A GRUPOS AL MARGEN DE LA LEY Y SUS AFECTACIONES EN EL MAR ROJO	21
4.2. DERECHO Y JURISDICCION MARITIMA APLICADO EN EL MAR ROJO	25
4.3. EL BLOQUEO DEL MAR ROJO Y SU IMPACTO EN LA INDUSTRIA PETROLERA	26
4.5. ACOTACIONES DE LA MESA:	28
4.6. LINKS DE APOYO:	28
4.7. PREGUNTAS AL DELEGADO:	29
5. GLOSARIO:	30
6. LISTADO DE PAÍSES:	30
7. REFERENCIAS:	32

1. CARTA A LOS DELEGADOS:

Queridos capitanes, para nosotros Juan Manuel Uribe y Gabriela Orozco es un honor recibirlos en la Organización Marítima Internacional (OMI), ambos estamos muy entusiasmados por su presencia en el comité, pues sabemos el esfuerzo y la dedicación que le han entregado a esta experiencia. Queremos darles la bienvenida a VMUN XV, esperamos que aparte de los intereses académicos que un modelo ONU abarca, disfruten cada una de las actividades que van a vivir los próximos días.

Como sus almirantes esperamos que puedan expandir sus fronteras e ir más allá de la investigación, que reflexionen y sean racionales, que puedan ser conscientes de todas aquellas problemáticas que se nos son invisibles. Además de recordarles que este es su momento para que en los tres días de debate que tendrán puedan mejorar sus habilidades de oratoria, redacción y pensamiento crítico, entre otras competencias que trabajaran.

Recuerden que la clave de todo es confiar en sus capacidades, creer en sus ideas y en ustedes mismos, además de tener el compromiso suficiente para tener unos fructíferos resultados, demostrando a nosotros sus almirantes, a los demás capitanes, pero sobre todo a ustedes mismos, lo capaces que son para cumplir cada propósito que tengan.

Recuerden que cuentan con nosotros para cualquier situación, vamos a estar atentos frente a cualquier duda o inquietud que les surja. Nunca olviden que aceptar este reto los hace parte del cambio, disfruten esta valiosa oportunidad, trabajen y sean veedores de la construcción de un mejor mundo

Por esto y muchas más razones, tenemos muchas expectativas al presidir este extraordinario comité, un espacio donde podrán ejecutar ideas y convertirlas en algo tangible. Son el presente y el futuro de esta historia.

Cordialmente,

Almirante Uribe
Cel: 305 2298475

Almirante Orozco
Cel: 301 3617361

Correo: omivmun@sanjosevegas.edu.co



2. ACERCA DEL COMITÉ:

Como organismo especializado de las Naciones Unidas, la Organización Marítima Internacional (OMI), es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que se observa en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el marco internacional.

La organización tiene su origen en 1948 en el marco de una conferencia internacional que tuvo lugar en Ginebra, donde se adoptó un convenio por el que se constituyó formalmente la Organización Marítima Internacional (OMI), entonces llamada "Organización Consultiva Marítima Intergubernamental" (OCMI); en 1982 su nombre fue cambiado a como se conoce en la actualidad. El Convenio constitutivo de la OMI entró en vigor en 1958 y la nueva Organización se reunió por primera vez el año siguiente; actualmente la OMI cuenta con 174 Estados Miembros y tres Miembros Asociados.

Su función consiste en crear un marco de igualdad de condiciones, a fin de que los armadores de buques dispongan de diversas maneras de solucionar sus problemas financieros, ambientales y jurídicos que no presupongan simplemente la aplicación de recortes presupuestarios que comprometan la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental. Por otra parte, este enfoque promueve la innovación y la eficacia.

El transporte marítimo es una industria verdaderamente internacional, y solo puede funcionar de manera eficaz si sus reglamentos y normas se acuerdan, adoptan y aplican a nivel internacional, siendo la OMI la instancia en la cual se lleva a cabo este proceso. El mundo depende de un sector naviero internacional seguro, protegido y eficiente, lo cual se logra a través del marco normativo que se establece y se mantiene actualizado en el seno de la OMI.

Eficiencia energética, nuevas tecnologías e innovación, educación y formación marítimas, protección marítima, gestión del tráfico marítimo y desarrollo de la infraestructura marítima: la elaboración y aplicación, a través de la OMI, de normas internacionales que atiendan estos y otros temas, apuntalará el compromiso de la OMI de crear el marco



institucional adecuado para un sistema de transporte marítimo mundial ecológico y sostenible.

NOTA: Debido a que la comisión está relacionada inherentemente con los términos marítimos, se utilizarán conceptos adaptados a los contextos de las Gentes del Mar. A continuación, la explicación: la mesa presidencial será reconocida como el Almirantazgo, los presidentes pasarán a ser denominados Almirantes (Almirante Orozco- Almirante Uribe), el termino Delegaciones será sustituido por el de Capitanías (Ejemplo en lenguaje parlamentario: “Capitanías tales como: Estados Unidos, Rusia...”) y los delegados pasarán a ser reconocidos como Capitanes de cada una de sus naciones (Ejemplo en lenguaje parlamentario: Según el Capitán de los Emiratos Árabes Unidos...).

3. TEMA 1: ESTRECHO DE MALACA Y SUS REPERCUSIONES HACIA LA SEGURIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL

El estrecho de Malaca es de las principales y más relevantes rutas que conectan el Océano Índico con el Mar de China Meridional y por su ubicación estratégica representa una alta importancia para el comercio entre Europa, África, el Este y el sur de Asia y Medio oriente. Es por esto, Malaca se convirtió en puertos comerciales Sudeste Asiático y del tomado de: [South](#)

Este estrecho posición socio-internacional, crítico en la seguridad economía mundial ya



que el estrecho de uno de los mayores internacionales del mundo en general.

[Pacific Logistics](#)

además de tener una comercial de interés representa un punto marítima y en la que, además de los

estados litorales (Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia), el bienestar de las economías de numerosos países depende de esta conexión comercial. Además, la biodiversidad que posee

este punto marítimo constituye una gran oportunidad para el desarrollo económico y social de estos estados. El estrecho de Malaca es una de las áreas más propensas a riesgo de seguridad por los distintos conflictos políticos que se dan en la zona. Además, de la tendencia a desastres naturales que se suelen dar en la región.

Diferentes biólogos, y analistas como Carmen Ang (2021), identifican el estrecho de Malaca como un “*Choke point*”, terminología que define a un pasaje estratégico y angosto que conecta dos áreas directamente. En su punto más pequeño, el estrecho de Malaca tiene aproximadamente 1.5 millas náuticas, siendo uno de los “*Choke points*” más angostos del mundo, espacio por el cual navegan una cantidad anual aproximada de 1.300.000 de buques de carga pesquera, comercial y petrolera.

Uno de los factores más relevantes en la zona es la piratería. A causa de la presencia de grupos como los piratas somalíes¹ y piratas malayos², este ha sido una problemática que perdura desde los años 90’s y afecta puntos estratégicos de Asia y África como el cuerno de África, el golfo de Guinea, el estrecho de Malaca y el golfo de Adén. Sin embargo, específicamente en el estrecho de Malaca no es un fenómeno que viene desde los 90’s sino desde incluso la época colonial, donde eran la mayor amenaza para los comerciantes europeos y asiáticos. Al pasar de los años, las estrategias y los modus operandi de los piratas variaron; hoy en día utilizan embarcaciones rápidas y modernas para atacar buques comerciales, así mismo, aprovechando y usando a favor el alto flujo de barcos por este estrecho.

Con respecto a lo que se reconoce como piratería, según la RAE (Real Academia Española) es una “persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para para robar.”

Históricamente, el estrecho de Malaca ha sido constantemente propenso a la piratería por la importancia estratégica para el comercio internacional, la industria pesquera, el transporte de petróleo y el turismo. El crecimiento de la piratería en el Sudeste Asiático se debe a la necesidad de supervivencia ya que para los estados aledaños al estrecho se convirtió en algo cotidiano de lo cual no era necesaria una denuncia formal.

¹ Persona que es originaria de Somalia.

² Persona que es originaria de Malasia.



La realidad es que la situación socioeconómica que viven las islas de Indonesia que es de donde provienen la mayor cantidad de los piratas que operan en el estrecho de Malaca, es una pobreza absoluta donde su carencia de educación y oportunidades genera como última alternativa ser parte de bandas piratas y cometer otro tipo de delitos sin ningún riesgo. Este vital lugar ha sido área de actividades piratas, traficantes de todo tipo, grupos mafiosos, entre otros, y es por esto que la diferencia histórica entre años 90's y la actualidad no varía a causa del abandono estatal de los estados aledaños. Geográficamente hay dos puntos estratégicos para hacer actos delictivos piratas: la región de Aceh, ubicada en el norte de Indonesia, y las islas Riau, al sur. Ubicados en la entrada y la salida del estrecho de Malaca respectivamente.



Tomado de: <https://geirprecursor.wordpress.com/2021/04/07/amenazas-a-la-seguridad-en-los-estrechos-de-malaca-y-singapur/>

En el ámbito económico, el estrecho de Malaca es crucial para la economía mundial ya que la mayoría de los buques que se transportan por este tienen mercancías esenciales, desde el petróleo y el gas natural, hasta productos manufacturados, de comercio y materias primas. Potencias como China, Japón y Corea del Sur, dependen casi que completamente de la ruta para importar y exportar insumos, pues según South Pacific Logistics “El estrecho facilita aproximadamente el 25% del comercio mundial y el 80% del petróleo que consume Asia, subrayando su importancia en la logística internacional” . Si se llegase a interrumpir el paso de buques a causa de terrorismo o por intereses políticos de los estados litorales³, los efectos económicos globales serían devastadores sobre los precios de productos como el petróleo y su transporte. Las innovaciones tecnológicas son fundamentales para promover la seguridad en el estrecho, dentro de las diferentes estrategias están los sistemas de monitoreo avanzado, drones y satélites capaces de detectar y responder las amenazas de seguridad en tiempo real. La vigilancia 24 horas ayuda a tener una coordinación y colaboración con el patrullaje y operaciones conjuntas entre fuerzas navales de estados. Además de las amenazas de seguridad y los ámbitos económicos, el estrecho enfrenta desafíos ambientales que pueden

³ Sitio perteneciente a la orilla o costa del mar, también para definir a la Costa de un mar, país o territorio.

afectar gravemente el ecosistema. La contaminación por derrames de petróleo y otros desechos marinos pone en peligro la vida marina y la seguridad humana.

El futuro del estrecho de Malaca dependerá de la capacidad de la comunidad internacional para abordar de manera efectiva los desafíos de seguridad y sostenibilidad a los cuales se somete el estrecho. La creciente competencia geopolítica, junto con los desafíos ambientales y la amenaza a la seguridad requerirá una respuesta coordinada y multifacética. Solo a través de la cooperación y la innovación se podrá garantizar la prosperidad continua de esta ruta marítima y la seguridad internacional.

3.1. ALTERNATIVAS ADAPTADAS POR ESTADOS LITORALES PARA MITIGAR LA POCA SEGURIDAD DEL ESTRECHO DE MALACA

El estrecho de Malaca es, como su nombre indica un estrecho marítimo, del que varios países cercanos dependen para sostener su economía, principalmente la petrolera. Es de vital importancia para el comercio mundial ya que el 40% del comercio marítimo pasa por allí, sin embargo, en su historia ha tenido múltiples dificultades de seguridad, lo que muchas veces ha afectado el flujo de este comercio. Por ejemplo, en la década de 1990, se volvió una ruta poco deseable para los buques debido a sus ataques de piratería por parte de grupos armados en su mayoría de malayos e indonesios, pero en los gobiernos de los países que lo administran que son Malasia, Indonesia y Singapur, se logró mitigar temporalmente la situación, hasta el 2023, que en sus tres primeros meses sufrió 25 ataques armados a mano de piratas. Estas series de acontecimientos que se han repetido a lo largo de varias décadas en esta zona de estrecho de Malaca solo ha conseguido generar miedo, pánico e inseguridad hacia los armadores de buques, y los comerciantes que viven y subsisten económicamente del tráfico marítimo, debido a que ya prefieren tomar rutas alternas al estrecho de Malaca, así esto supone para las industrias más tiempo en viajes, al igual que pérdida de dinero, lo cual supone una situación de tensión para los países de esta región que en su mayoría gran parte de su economía se basa en el flujo del comercio que se desarrolla en este estrecho.

Esto ha llevado a que los países vecinos relacionados con el estrecho busquen sacar provecho de la situación y reactivar proyectos que ofrezcan una ruta alternativa. Un ejemplo destacado es Tailandia, que desde 1677 ha aspirado a evitar el estrecho mediante la



construcción de un canal en el Istmo de Kra, el cual conecta el golfo de Tailandia con el océano de Andamán. A lo largo de los años, se han presentado múltiples proyectos, pero nunca se han llevado a cabo debido a limitaciones presupuestarias y otras condiciones. Sin embargo, recientemente ha resurgido el proyecto de la ruta 9A, que propone un nuevo canal de 128 kilómetros de largo, 25 kilómetros de profundidad y 450 metros de ancho. Esta nueva ruta utilizaría un sistema de esclusas similar al del canal de Panamá y enfrentaría problemas similares. No obstante, este proyecto ha generado un gran debate debido a sus numerosas limitaciones. Por ejemplo, el costo de construcción superaría los beneficios económicos del canal, y además, crearía una división interna en Tailandia entre el sur y el resto del país.

Esta parte del país y la provincia de Pattani, está plagada de insurgencias lideradas por movimientos separatistas, varios miles de personas han sido asesinadas desde 2004, por lo que una separación física podría dar un nuevo impulso al movimiento separatista. Finalmente, el proyecto de canal marítimo se abandonó oficialmente en el 2020, pero no la idea de abrir una nueva ruta para el tráfico mundial. (BBC, 2023)

Ahora este deseo no pretende un canal sino un puente terrestre, este proyecto pretende conectar dos puertos tailandeses: Chumphon y Ranon y



Tomada de: <https://www.mekongeye.com/wp-content/uploads/2021/06/Land-Bridge-Thailand-2-1.jpg>

para salvar la distancia de 90 kilómetros entre las dos ciudades, está previsto construir una carretera, una línea de ferrocarril y un oleoducto, ambos puertos serán de aguas profundas para garantizar la máxima capacidad de carga. La infraestructura portuaria podrá acoger todo tipo de buques incluidos portacontenedores, Panamax y Neopanamax. Una vez en

funcionamiento, estos dos puertos podrán manejar unos 20 millones de contenedores al año, se cree que esta actividad impulse más de 100.000 puestos de trabajo e impulse la economía de la región dentro de las próximas décadas.

Esta idea tan ambiciosa y que puede sonar tan efectiva, tiene un elevado costo de 36.500.000 millones de dólares, que fue anunciado por el Primer ministro tailandés, y el gobierno el día 16 de octubre del 2023 le dio la luz verde para empezar a construir el proyecto en 2025, y extenderse mediante fases por 8 años, sin embargo, se corre el riesgo de que el proyecto se finalice en el 2039. Después del anuncio del proyecto, el primer ministro Tailandés ha viajado por muchos países para encontrar aliados y socios para la financiación de este proyecto, entre esos se encuentran interesados muchos países de medio oriente y Estados Unidos pero el que verdaderamente se encuentra interesado es China, que mediante el estrecho de Malaca, gran parte de su comercio con oriente próximo, Medio, África y Europa pasa por este corredor, y lo mismo pasa con su abastecimiento energético, que para 2035 la Agencia Internacional de la Energía calcula que el 85 por ciento de su suministro de petróleo pasará por aquí. Esto no es una dependencia y proyecto nuevo, sino que, lleva preocupando más de 20 años a las elites políticas de China. Desde el 2003, el presidente de China ha hecho públicas sus preocupaciones, y desde entonces los estrategas políticos de Pekín no han dejado de intentar resolver este problema, pero ese bloqueo estratégico deja al país potencialmente en caso de conflictos con otro estado, debido a que la constante competencia comercial y diplomática entre Estados Unidos, hace que las posibilidades de conflicto cada vez se tornen más verdaderas y por consiguiente un bloqueo en el estrecho por Washington y sus aliados sería muy posible en caso de guerra.

A la final este proyecto si supondría una mejora pero es todo un objeto de estudio, pues si bien si ahorraría tiempo entre seis y nueve días de navegación por el estrecho, no es algo demasiado evidente como los beneficios en tiempo que traen el canal de Suez o de Panamá que en tiempo economizan varias semanas, además las logísticas para las navieras serán muchísimo más complejas en Tailandia, donde un primer barco deberá descargar su carga y transportarla 100 kilómetros para que otro segundo barco se haga cargo del trayecto, pero pese a esto el tráfico seguirá creciendo, ya que en la actualidad pasan 86.000 buques al



año y se espera que para dentro de 10 años el tráfico aumente a 126.000 buques al año lo que representaría el aumento del 46% del tráfico.

Para mejorar las logísticas en el transporte comercial en Malaca, Malasia ha aportado ideas ambiciosas. Malasia que ha construido su riqueza a partir del comercio que fluye en Malaca, su solución para optimizar el sistema de transporte es el enlace ferroviario de la costa Este. Detrás de esta solución, se esconde la ambición de unir dos puertos de la península Malaya, lo que, con el tiempo, podría convertirse en un atajo hacia el estrecho de Malaca. La construcción comenzó en 2017 con planes para unir la costa oeste de la península con la costa este. El nuevo enlace ferroviario conectará el puerto de Kuantan, con Klang que es la ciudad más portuaria del país al final del estrecho. Se trata de un proyecto ambicioso estimando en más de 13.000 millones de dólares que podría enterrar el proyecto que tiene Tailandia, aunque el ahorro del tiempo en transporte y carga sea menor, pero ambos proyectos tienen a China en común, debido a que Pekín también ha financiado gran parte del proyecto malasio.

Esta presencia de China en los nuevos proyectos de infraestructura de transporte no es una simple casualidad, en contraste, China lleva 12 años tratando de desarrollar un programa estratégico que se destina en estar mejor conectada hacia todas partes del mundo. A esto se le llama la nueva ruta de la seda, que involucra a más de 130 países en el mundo, entre los cuales destacan Albania, Arabia Saudita, Armenia, Azerbaiyán, Bangladesh, Bulgaria, China, Croacia, Egipto, España, Georgia, Grecia, Indonesia, Irán, Iraq, Israel, Italia, Japón, Kazajstán, Kirguistán, Malasia, Mongolia, Montenegro, Pakistán, la República de Corea, la República Popular Democrática de Corea. Ahora, Pekín está financiando nuevas infraestructuras e invirtiendo en sus tecnologías para conectar más eficientemente su país y favorecer sus intercambios económicos en el puerto. Con esta intención, China ha invertido más de 120.000 millones de dólares en sus proyectos portuarios, y gran parte de estas inversiones que realiza con esta alta suma de dinero ha sido destinada a Malasia y su proyecto del enlace ferroviario con la costa Este. Esta nueva infraestructura se adelanta al proyecto del puente tailandés que este país propone y se espera que este enlace ferroviario, se termine para el 31 de diciembre del 2027.

Para concluir, el estrecho de Malaca se encuentra en la mira del comercio Marítimo, y corre el riesgo de desaparecer por motivos de seguridad, piratería, entre otros factores, que



fortalece las intenciones de otros países en crear atajos y nuevas alternativas de infraestructura para favorecer la eficacia del comercio en dicha zona del estrecho. Sin duda alguna, de los aspectos más relevantes respecto a proyectos marítimos, se tornan en determinar el proyecto que más favorezca a la zona, o en búsqueda de la solución de los conflictos de la región.

3.2. LA PIRATERIA EN EL ESTRECHO DE MALACA Y SUS AFECCIONES LA SEGURIDAD MARITIMA

La piratería es un término que evoca a las personas a pensar en épocas pasadas que no volverán, en esos momentos donde los piratas se embarcaban durante varios periodos de tiempo a buscar tesoros y conseguir riquezas en altamar y atracar a buques de expediciones, pues bien, hoy en día no es muy diferente, existe la piratería moderna y existe en el estrecho de Malaca.

Para aterrizar un poco en el tema es necesario saber que la piratería sencillamente consiste en el acto de asaltar, atacar o secuestrar a las embarcaciones en altamar con el sentido de obtener un beneficio económico, esta definición es la definición básica del concepto de la piratería, sin embargo, la piratería ubicada en el contexto actual no es muy diferente.

En primer lugar, de acuerdo con el artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre la Ley del Mar (UNCLOS, por sus siglas en inglés) de 1982, la piratería constituye cualquiera de los actos siguientes:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

i) Contra un buque o una aeronave en el alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;



c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente. (Convención de Naciones Unidas sobre la Ley del Mar, 1982: 61)

Además, otros delitos marítimos que no se clasifican como piratería según la UNCLOS pueden ser considerados como "robo armado contra barcos". Este término es más apropiado para los ataques en los estrechos, ya que estos crímenes generalmente ocurren en las aguas territoriales de los estados costeros.

La piratería y los actos que se unen con este término, ocurren más que todo en los países y lugares con más influencias en el transporte marítimo, tales como en el canal de Suez, Panamá, etc. Pero siempre ha sido de alto conocimiento, la piratería y las pésimas condiciones de seguridad en los países que están al lado del estrecho de Malaca, que es uno de los corredores donde más pasa el comercio marítimo.

Lo que hace tan atractivo el estrecho de Malaca, que recorre desde Singapur, Malasia e Indonesia, para la piratería, es que este pasaje es fundamental y de gran importancia para el comercio marítimo internacional. En él se transportan mercancías de todo el mundo, petróleo, entre otros. Todo esto pasa por el estrecho hasta el punto de que cada año, pasan 86.000 buques allí. Además, el estrecho de Malaca es un punto vital para lo que se denomina como la nueva ruta de la seda, proyecto ambicioso que se mencionó anteriormente, en el que China pretende conectarse con más de 130 países del mundo para favorecer su economía a través del comercio Marítimo internacional.

Los piratas modernos más comunes y famosos por los altos niveles de delincuencia en las últimas cinco décadas han sido los de Tailandia, específicamente los que habitan en las islas tailandesas. La mayoría de estos piratas viven en estas islas, que históricamente han sido muy golpeadas por la pobreza, y es por esto que operan en el estrecho de Malaca para asaltar a los buques, con el pretexto que realizan estos asaltos por supervivencia, lo que hace que la mayoría de estos delitos queden impunes hacia la ley y lo más preocupante, y quizá triste a la vez, es que la práctica de la piratería, es culturalmente aceptada y se le ve también como una forma más de supervivencia y forma de ganar y subsistir económicamente. Pero este nivel cultural de conciencia es tan pobre, que es precisamente la razón por la cual estas islas son tan pobres y de tan bajos recursos, no tienen la concepción del trabajo bien conseguido y hacen todo para sostenerse, a pesar de que eso sea un delito, un robo, y por más



de que estos se cometan por necesidades propias, la sola verdad es que el robo es un delito criminal, que en los últimos años azota a Tailandia y aún más al estrecho de Malaca.

La modalidad de asalto de estos piratas es que durante las noches, se acercan a embarcaciones transportadoras de comercio y asaltan a toda la embarcación robándoles la mercancía y lo peor de todo es que no es el único delito que comenten, sino que también no escatiman en la fuerza que emplean y las acciones que hacen al asaltar trascienden hasta el secuestro, la tortura, las violaciones sexuales, hacia los tripulantes de dichos buques, siendo esto una vulneración de los derechos humanos que se torna muy preocupante. Un ejemplo que da testimonio de esta situación tan peligrosa y preocupante de la situación es el caso de un carguero en un buque, al que le sucedió algo impensable:

Un marinero vietnamita es la última víctima mortal de un ataque de piratas en el estrecho de Malaca. El carguero abordado por piratas transportaba betún para asfalto, y fue atacado por los piratas a pocas horas de abandonar el puerto de Singapur, cuando se encontraba fuera de las aguas territoriales y de la vigilancia costera. (Damiani, 2014, párr 2).

Estas situaciones de como los piratas modernos atacan a personas humildes que solo hacen su trabajo, deja mucho que pensar de la situación que se vive en estos países, pero no solo la situación de la seguridad en Tailandia, y en la zona en general, sino la educación y los valores que se brinda en este.

Estos actos no son recientes ni novedosos, se ven desde después de la Segunda Guerra Mundial, que los habitantes de Indonesia y Malasia empezaron a cometer estos delitos y es bien conocido que después de la segunda mitad del siglo XX, el estrecho de Malaca ha sido popular por sus actividades delictivas, donde participan grupos armados, revolucionarios, mafiosos, etc.

Y es que en el caso de los piratas que habitan en Indonesia, alrededor del estrecho se concentran principalmente en dos áreas clave del estrecho de Malaca: la región de Aceh, en el norte del país y las islas Riau, en el sur. Estos dos puntos coinciden con la entrada y salida del estrecho, respectivamente. En el caso de las islas Riau al sur, específicamente en la isla de Batam, esta se considera un paraíso para los piratas. El rápido crecimiento de Batam no se reflejó en un desarrollo económico equitativo, lo que llevó a muchos hombres a buscar trabajo en el sector informal. Algunos de ellos se involucraron en actividades criminales como el tráfico de drogas, la trata de personas, el robo y la extorsión. En este contexto, la piratería se convirtió

en una opción atractiva, especialmente para aquellos con habilidades marítimas adquiridas a través de la pesca o el trabajo en barcos-taxi.

Una de las principales razones del auge de la piratería es la corrupción política. El gobierno central de Indonesia muestra tolerancia hacia la piratería a pequeña escala, una actitud que también parece compartida por la policía. Esta corrupción facilita que los piratas operen con relativa impunidad en la región.

Lo más grave de la situación de la piratería es que dos de los tres países que componen el estrecho de Malaca, como Tailandia, (que como ya se ha mencionado antes, es el país del estrecho de Malaca con el mayor índice de piratería), Malasia, país al cual también afecta la piratería, pero que se ha visto más beneficiado económicamente por el estrecho y esta Singapur, que en los últimos años ha sido el que menos ha sufrido por el tema y que al día de hoy, se ve obligado a mantener reforzados sus vías marítimas para mantener la seguridad por lo que este país carga con una gran responsabilidad sobre sus hombros.

Para concluir, el estrecho de Malaca en los últimos años ha sido objeto de múltiples ataques por parte de grupos armados y piratas más que todo en la parte del estrecho que abarca Tailandia, hacia los buques que diariamente pasan por el estrecho, y esta situación deberá obligatoriamente, ser regulada por agentes que puedan garantizar la seguridad en esta zona, porque de no ser así, poco a poco, la situación se va volviendo más incontrolable, y al pasar los años el estrecho ira cayendo en el olvido, la soledad y el abandono porque los países buscaran la nueva forma de transportar el comercio que por acá se mueve por medio de otras vías, zonas o transportes para transportar cargas y mercancías, lo que quizá supondría una caída del comercio marítimo internacional y el fin de una de las vías más importantes del mundo para el comercio marítimo.

3.3. EL ESTRECHO DE MALACA Y SU IMPORTANCIA ECONÓMICA A NIVEL GLOBAL

El estrecho de Malaca es el principal canal de envío entre el océano Índico y el océano Pacífico, esta vía marítima es de vital importancia debido a que es un pasaje que conecta a las más importantes economías de Asia como como lo son: China, Indonesia, Japón, Singapur, Tailandia, Corea del Sur, India, entre otras. Dentro del estrecho, que se constituye



como una región de gran flujo comercial en el mundo y se caracteriza por el comercio principalmente de dos tipos de productos; en primera medida recursos energéticos (petróleo en su mayoría), y por otro lado grandes contenedores. Los barcos cargados de petróleo y gas se dirigen principalmente a China, Corea del Sur, Taiwán y Japón, los cuales son los países con mayor cotización energética de la zona, mientras que el gran flujo de contenedores repletos de productos y manufacturas de todo tipo se dirigen mayoritariamente de esos mismos cuatro países hacia regiones más alejadas como por ejemplo los países de la Unión Europea o Estados Unidos.

Al pasar miles de barcos al año, es tanta esa cantidad de buques que pasan por allí, que hace que este pasaje se consolide como el más transitado en el mundo por donde pasa aproximadamente el 25% de los bienes comercializados del mundo, incluyendo el crudo, los productos manufacturados chinos o japoneses, el carbón, el aceite de palma y el café de Indonesia. El estrecho se encarga de transportar una cuarta parte del petróleo transportado por el mar, principalmente a los proveedores del Golfo pérsico a los mercaderes asiáticos y algo que rinde cuentas a esto es que, en el año 2007, por el estrecho pasaban diariamente más de 13.7 millones de barriles de petróleo al día, a lo que luego ascendió a una cifra de 15.7 millones en el año 2011.

El estrecho de Malaca favorece enormemente la economía mundial, pues tiene un gran afluente hoy en día, ya que por esta vía marítima pasan alrededor de 75.000 barcos, indicándose que casi el 50% de las embarcaciones de mundo pasan por este estrecho, esto incluye una grandiosa parte de los recursos energéticos, aparte de esto tiene una excelente ubicación geoestratégica puesto que está ubicado en el corazón creciente del sudeste asiático los cuales se rigen por dos principales productos: recursos energéticos y grandes contenedores, que son los que mueven mucho dinero y divisas por este territorio.

Los buques van cargados de gas y petróleo con dirección a China, Taiwán, Corea del sur y Japón principalmente haciendo un gran movimiento del flujo de dinero por parte de estas grandes potencias, si algún error o falla como la piratería ocurriera en este lugar, la economía en general se pondría en un estado de jaque, además viéndose muy afectada ya que obstaculizan las relaciones internacionales muchos países asiáticos. Por otro lado, también se ve un gran flujo de contenedores llenos de productos y manufacturas provenientes de estos cuatro países.



Para los países que más se involucran territorialmente por el estrecho de Malaca, como lo son Malasia, Indonesia y Singapur, es de vital importancia de mantener este pasaje de forma segura para así garantizar el buen comercio, pues gran parte de la economía de estos la ha aportado el comercio que este estrecho le provee, y además les conviene esta tan estratégica ubicación para así sostener relaciones internacionales con países potencias, que le brinden soporte económico y apoyen económicamente las ideas infraestructurales que ellos tienen, para así satisfacer intereses de parte y parte, como es el caso con china y su deseo por conectarse con todos los rincones del mundo.

Esta es la principal causa del porque capitánías como la China tiene los ojos puestos sobre el estrecho de Malaca, porque este precisamente, es la vía ideal para asegurar el transporte de buques comerciales a estados de alta importancia y estrategia económica.

Por otro lado es importante hablar de la importancia y la relación militar que posee China con el estrecho de Malaca, pues gran parte del abastecimiento de energía de este país depende del estrecho, por consiguiente China ha debido asegurar estos beneficios y suministros de energías mediante a medidas militares, lo que lo ha llevado a tener distintas partes del estrecho vigiladas seriamente por funcionarios en el ejercito que se encuentran autorizados y en todas sus facultades de responder a un ataque en caso de que otro país lo perpetue.

Por otro lado, el país siempre se encuentra en una competencia comercial muy fría con Estados Unidos lo que lo hace estar en constante alerta de cualquier posibilidad de conflicto, lo cual es muy factible en esta situación, debido a que Estados Unidos no le conviene esa ambición comercial que tiene China de comunicarse mediante el proyecto de la nueva ruta de la seda con todo el mundo, pero además de esta tensa relación comercial, Estados Unidos podría no estar de acuerdo con el cerramiento que China le hace el estrecho, porque este estaría anteponiendo primero sus intereses de abastecimiento energético, antes que el beneficio comercial de todo el mundo.

Sin embargo, Estados Unidos no es el único país que puede perjudicar los intereses de China. India también tiene un interés aquí, porque avanza posiciones hacia la parte occidental del Estrecho, poco a poco en un conjunto de acciones protectoras, para una escalada de China. Y este, aunque quizá no tenga el poder económico de China, si tiene despliegue de años en la zona, unas inmensas fuerzas armadas permanentes, sólidos aliados



y muchas ganas de crecer y proteger lo que ha conquistado. Muy cerca de Malaca, tiene las islas tropicales de Andamán y Nicobar, con potentes puertos navales desde los que cortar la ruta del Estrecho es bastante factible.

India ha estrechado sobre todo sus lazos con Indonesia, a la que ha comprado el puerto de Sabang, justo para no perder de vista Malaca. Pekín se quejó de este paso, insistiendo en que si se mueve más por la zona es por la prioridad absoluta de defender sus líneas de comunicación y rutas comerciales. El Gobierno de Delhi lo ve como una amenaza, no como un gesto defensivo, y entre temores y provocaciones escala la zona, se multiplican las maniobras, se fortalecen las relaciones bilaterales, la cooperación... Siempre mirando de reojo al otro. (Rangel, 2023, párr 7)

Para concluir, son muchas las razones por las cuales el estrecho de Malaca es importante para la economía, su ubicación estratégica y demás factores, son muy importantes, pero también es importante resaltar que en este estrecho están puestos los ojos de múltiples potencias y demás países que desean sacarle el máximo proyecto y soberanía al pasaje y a su región.

3.5. ACOTACIONES DE LA MESA:

Capitanes, al abordar temas como las amenazas a la seguridad marítima, debemos tener en cuenta factores como lo son el comercio internacional, lo medioambiental, los aspectos socioculturales, los ataques de gran magnitud de catástrofes en este plano, los posibles riesgos de fallo de infraestructura por lo angosto que puede llegar a ser este estrecho, entre otros temas que esto abarca. Ahora bien, la complejidad de establecer una línea divisora entre estos fenómenos a causa de la interrelación entre los mismos temas.

Les sugerimos que, desde su labor durante el comité, hagan revisión de las distintas estrategias de mitigación que cada capitanía ha implementado, intentando omitir las estrategias que ya reconocemos como lo puede ser los satélites de monitoreo o los drones, innoven para darle una solución a las distintas problemáticas que se evidencian en esta zona.



Esperamos que tengan una preparación óptima y que durante el debate abarquen temas como lo es las leyes marítimas aplicadas en este contexto (pueden apoyarse de la CONVEMAR, que es la legislación que rige internacionalmente en zonas marítimas), que busquen casos de piratería entre estados, tratar temas medioambientales y estructurales, entender el entorno sociocultural de la región y por último, el aspecto económico y comercial.

3.6. LINKS DE APOYO:

- Profundización sobre el estrecho de Malaca y su importancia a nivel internacional.
<https://web.splogistics.com/blog/post/1051/que-es-el-estrecho-de-malaca-y-por-que-es-importante-para-el-transporte-maritimo>
- Iniciativa de las Naciones Unidas para proteger a migrantes en la zona.
<https://news.un.org/es/story/2015/05/1330361>
- CONVEMAR.
https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- Geografía del estrecho de Malaca.
<https://www.politicaexterior.com/articulo/mirar-un-mapa-el-estrecho-de-malaca-centro-de-gravedad-del-mundo/>
- Intereses geopolíticos de la zona.
<https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/china-e-india-la-lucha-por-las-puertas-del-estrecho-de-malaca>

3.7. PREGUNTAS AL DELEGADO:

- ¿Qué leyes y regulaciones internacionales apoya su capitanía frente al tráfico marítimo en el estrecho de Malaca?



- ¿Su capitanía es partícipe de inversiones estructurales para mejorar la seguridad en el estrecho de Malaca?
- ¿Qué iniciativas ha tenido su capitanía para mitigar efectos de poca seguridad en la zona?
- ¿Su capitanía tiene alianzas internacionales y comerciales para asegurar el libre y seguro tránsito por el estrecho de Malaca?
- ¿Su capitanía ha sido afectada por actos de piratería en el estrecho de Malaca?

4. TEMA 2: BLOQUEO DEL COMERCIO MARITIMO EN LA VIA DEL MAR ROJO COMO CONSECUENCIA DEL CONFLICTO ARMADO EN EL MEDIO ORIENTE

En los últimos años se ha hablado reiteradas ocasiones de las tensas situaciones que se están viviendo en Medio Oriente. En esta zona del mundo se presentan diferentes conflictos bélicos, y esto tiene repercusiones a nivel de seguridad, sobre todo en los territorios aledaños a la región de oriente.

El mar Rojo es altamente crucial para el comercio internacional y baña las costas de varios países como Djibouti, Egipto, Jordania, Arabia Saudita, Etiopía, Eritrea, Sudán, Somalia, Israel y Yemen. Se trata de una franja de agua estrecha, con poco más de 300 kilómetros en su parte más ancha, y tiene una longitud total de 1,930 kilómetros. La anchura se reduce abruptamente en dos puntos: en el canal de Suez, al norte en Egipto, y en el estrecho de Bab al-Mandab, al sur.

Específicamente, en el estrecho de Bab al-Mandab, entre Eritrea, Djibouti y Yemen, la ruta se estrecha a poco más de 20 kilómetros, lo que hace que los buques sean más vulnerables a ataques, sin embargo, su ubicación estratégica entre el mar Mediterráneo, conectado a través del canal de Suez, y el golfo de Adén, que a su vez se conecta con el océano Índico y el resto del mundo, convierte al mar Rojo en una importante vía para el transporte de contenedores, conectando diferentes partes del mundo, especialmente Europa,



Asia y África. Es por esto, que expertos la definen como una “super vía” para el transporte de contenedores.

Por esto, no hay una forma más directa y rápida de llegar desde Europa hasta el sureste asiático que a través del mar Rojo. La alternativa sería rodear el continente africano a través del cabo de Buena Esperanza, lo cual implicaría mayores costos logísticos y de seguro. Debido a esta razón, entre el 10% y el 15% del comercio marítimo global se lleva a cabo a través del mar Rojo, y esta cifra aumenta al 30% solo si se consideran los barcos portacontenedores. (Ziady, 2024).

El mar Rojo es un medio determinante para el comercio internacional pues ahí fluye gran parte de la economía mundial, pero desafortunadamente, hoy padece un bloqueo marítimo por los recurrentes conflictos bélicos en la zona de Medio Oriente, entre países tales como Rusia y Ucrania, Irán y Yemen, y por supuesto, Israel y Palestina, los cuales son situaciones muy alarmantes porque tras de afectar la seguridad internacional, también afecta el ámbito económico mundial, produciendo así altos niveles de inflación y déficits económicos para muchos países del mundo, que gran parte de su economía depende de la importación de materias primas que pasan por esta parte del océano.

Es de absoluta importancia darle una solución óptima y estratégica a esta situación, así sea temporal porque es claro que los conflictos bélicos en esta región no se van a acabar de la noche a la mañana, pero eso sí, ha de garantizarse la seguridad marítima y permitir a los buques su paso por esta área.

4.1. APOYO DE CAPITANIAS A GRUPOS AL MARGEN DE LA LEY Y SUS AFECTACIONES EN EL MAR ROJO

En la región del Medio Oriente hoy hay múltiples conflictos bélicos, que generan reacciones por parte de los países que se encuentran alrededor. Tal es el caso del conflicto bélico entre Israel y Palestina, los cuales tienen aliados y enemigos a favor o en contra de los países.

Uno de los países que se ha involucrado en este conflicto es Yemen, que también está atravesando actualmente una guerra civil por motivos de colonialismo y el deseo de



Arabia Saudita de retomar y ejercer control sobre dicho país desde el año 2014. Yemen en este momento se encuentra en manos de los Huties, quienes son un movimiento político y militar chiita zaidí ⁴originario del norte de Yemen, desde hace ya más de 30 años. Este grupo surgió como respuesta a la marginación política, económica y social de la comunidad zaidí por parte del gobierno central que en ese momento se encontraba dominado por sunitas⁵, y ganaron fama e influencia al liderar varias manifestaciones durante la década de 2000, intensificándose con la Primavera Árabe en 2011 y culminando en 2014 con la toma de la capital, Saná, forzando al presidente Abd-Rabbu Mansour Hadi a realizar un exilio forzoso.

Este grupo que está manejando a Yemen busca una mayor representación y autonomía para los zaidíes, oponiéndose a la influencia extranjera, especialmente de Estados Unidos y Arabia Saudita, y promueven un discurso antiimperialista. Este país se ve respaldado militar y logísticamente por parte de Irán y es por esto por lo que Arabia Saudita desde hace nueve años está buscando desde una intervención militar contrarrestar esta influencia y apoyo por parte de Irán. Hoy, el conflicto que vive Yemen ha dejado a su mayoría de población en condiciones de extrema pobreza, hambruna y otros factores que le imposibilitan la oportunidad de desarrollarse independientemente.

Con este contexto histórico dado anteriormente de la situación de Irán y los países aliados y detractores de este, pues es clave su entendimiento para el desarrollo del tema.

Ahora, el conflicto bélico entre Israel y Palestina es indudablemente un tema de debate y de alta preocupación para toda la humanidad, pues como este conflicto hacía mucho tiempo no había, y es algo que tiene sumamente inquieta a la comunidad

⁴ Comunidad que profesa una rama del islam con tradiciones y creencias propias. Se localizan en Yemen y tienen un papel histórico clave en la región.

⁵ Es la rama más numerosa de islam, constituyendo un aproximado del 85-90% de la comunidad musulmana mundial.

internacional, ya que tiene graves implicaciones en materia de seguridad, tanto para el territorio como para aquellos aledaños, y en este caso Yemen, está a favor de Palestina.

Estos conflictos y países en torno al mar Rojo:

Con base a las diversas situaciones que atraviesan los países anteriormente mencionados, es relevante saber que todos estos lindan y pasan por el mar Rojo, y es aquí donde ocurren los problemas; en el último año, Yemen ha venido realizando ataques de magnitudes casi que extraordinarias a Israel, siendo estos una forma de mostrar el apoyo que Yemen le tiene a Palestina, en los siguientes mapas se puede observar la ubicación de los anteriores países mencionados:



Foto tomada de: <https://www.shutterstock.com/es/image-vector/middle-east-political-map-capitals-national-661914052>

Como se identifica en la imagen, Israel y Yemen están separados por Arabia Saudita. Israel no se encuentra directamente en el mar Rojo, pero es muy aledaño y de fácil acceso desde el canal de Suez, que es una de las principales vías marítimas del mundo para el transporte de mercancías y materias primas. Pero que actualmente con los conflictos bélicos de medio oriente ha sufrido constantes bloqueos que han aumentado las tensiones económicas, comerciales y políticas para la comunidad y comercio internacional.

Por el lado de Yemen, está más retirado de Israel, pero pasa justo por el mar Rojo, que es precisamente por ahí que por su conflicto con Arabia Saudita ha cometido piratería, secuestro y crímenes hacia los buques israelíes. Y, además, es por este lugar que Yemen en el último año lanzó misiles y bombas a Israel mostrando así su apoyo hacia Palestina y Hamas.(Cañas, 2024.)

Por su parte, el presidente turco Recep Tayyip Erdogan acusó a los aliados de intentar convertir el mar Rojo en un "mar de sangre".

Los hutíes, que controlan el norte de Yemen y son respaldados por Irán, comenzaron en noviembre una campaña de ataques contra Israel y contra las cruciales vías de navegación comercial en el mar Rojo, que han perturbado seriamente el comercio internacional. Dijeron que llevaban a cabo esas acciones como una muestra de apoyo al grupo militante palestino Hamás en su guerra contra el ejército israelí en Gaza.

Lo particular y no beneficioso para Yemen en este caso, es que al meterse directamente con Israel, se está metiendo de igual forma con los Estados Unidos, pero de hecho, ya lo hizo en una manifestación que se llevó a cabo en la Capital de Yemen, Saná, en la cual en plena marcha los manifestantes dejaron relucir carteles y avisos que decían “Muerte a Estados Unidos”, después de esto, Yemen ha cometido innumerables crímenes en altamar, atacando y asaltando embarcaciones que pasan por el canal de Suez hacia el largo y ancho del mar Rojo y es por eso que recibió la anterior denominación, ya citada anteriormente “Mar de Sangre”.

Después de que esto sucediese y que estos ataques se volvieran cada vez más constantes, Estados Unidos y Reino Unido decidieron intervenir enviando numerosos ultimátums, advirtiéndole que es mejor que cesen esos ataques, a lo que Yemen está haciendo caso omiso, y ha obligado que gran parte de los buques que suelen pasar a diario por el mar Rojo, que representan el 12 por ciento del comercio mundial, eviten este paso y se desvíen por otras rutas para evitar los bloqueos y ataques de los cuales Yemen se siente muy orgulloso, hasta el punto de que los Hutíes comparten en redes sus hazañas robando y delinquiendo. Es por esto que, a su vez, Estados Unidos y Reino Unido han estado atacando a los Huties, con el fin de evitar a toda costa que estos sigan creyendo que tienen el poder en el mar rojo.



La seguridad del mar rojo se encuentra comprometida de manera seria en los últimos días por los conflictos bélicos que ellos viven internamente, pero también por el apoyo que ellos manifiestan a un grupo al margen de la ley con el cual comparten la misma naturaleza que Hamás. Es por esto que Yemen rechaza a Israel, y como muestra de eso, no hacen sino, destruir, atacar el sistema marítimo que pasa por el mar Rojo y el cual representa el 12% del comercio mundial, mientras que Estados Unidos y Reino Unido, mantienen viva esta violenta situación el problema se agrava y dejando a la comunidad internacional expectantes por la soñada solución que la situación deberá tener.

4.2. DERECHO Y JURISDICCION MARITIMA APLICADO EN EL MAR ROJO

El derecho marítimo que se aplica en el Mar Rojo abarca varias áreas reguladas por convenciones internacionales y leyes nacionales de los países ribereños y los que navegan en sus aguas. Según la Organización Marítima Internacional (OMI) la CONVEMAR es “La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue adoptada en 1982. Establece un exhaustivo régimen de ley y orden en los océanos y mares del mundo, emanando reglas que rigen todos los usos posibles de los océanos y sus recursos.” (OMI, 2020.). En pocas palabras, la CONVEMAR se refiere a una “constitución” marítima que rige los mares y océanos en todos los aspectos en los que un estado se ve involucrado marítimamente, entre esos, la piratería, el comercio, la seguridad, entre otros. Sin embargo, la jurisdicción que se aplica en vías marítimas como el Mar Rojo está conformada por un conjunto de normas, leyes y regulaciones derivadas de convenciones internacionales y leyes nacionales diseñadas para gestionar las actividades marítimas en esta importante vía fluvial internacional.

A pesar del poder que la CONVEMAR posee, es importante recalcar que esta solo aplica en aguas internacionales, sin embargo, quien pondera que decisiones y que se rige en las millas náuticas de cada estado, es la propia constitución de la capitania.. Otra organización es la Organización Regional para la Conservación del Medio Ambiente en el Mar Rojo y el Golfo de Adén, la cual contiene 7 estados miembros, entre esos, Djibouti, Egipto, Jordania,



el Reino de Arabia Saudita, Somalia, Sudán y Yemen. La organización tiene como sede el Reino de Arabia Saudita. “En 1982, el Programa se basó en un sólido marco jurídico en forma de la Convención de Jeddah, formalmente denominada “Convención Regional para la Conservación del Medio Ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Adén”. La Convención de Jeddah expresa en términos claros el compromiso y la voluntad política de los gobiernos de la región para abordar los entornos marinos y costeros del Mar Rojo y el Golfo de Adén mediante actividades conjuntas coordinadas.” (PERSGA, 2024.). Esta organización se encarga de elaborar políticas, monitorear, desarrollar capacidades, entre otros, en la región del Mar Rojo.

Y, por último, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) el cual sirve para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas al comercio marítimo internacional y adoptar medidas.

4.3. EL BLOQUEO DEL MAR ROJO Y SU IMPACTO EN LA INDUSTRIA PETROLERA

Al ser el mar Rojo un medio marítimo por el cual pasa el 12% del comercio mundial, este se ha visto seriamente afectado, por los conflictos que hoy agobian al medio oriente, pero gran parte de este comercio es el petróleo y la industria del mismo que se ve igual de afectado.

El petróleo es un recurso muypreciado en todo el mundo y los países que lo poseen, en gran parte su economía se basa en la producción del mismo, siendo así, que el petróleo representa el 2.5 % del producto interno bruto mundial (PIB) y de igual manera representa un tercio del abastecimiento de la energía mundial.

Siendo el petróleo un recurso natural que no poseen la mayoría de los países, sino que se reduce al poder, distribución y producción de unos cuantos, prácticamente todo lo que tiene que ver con él tiene repercusiones en el comercio mundial y cualquier evento extraordinario que pase, puede afectar su valor significativamente.

Para comprender porque el comercio del petróleo se ha vuelto tan frágil, es necesario analizar estas razones ligadas al contexto que las rodea y los problemas y situaciones de orden público en los países de Medio Oriente y los que pasan por el mar Rojo, pues el conflicto interno de



Yemen es una situación que agobia a todos los países que están en el mar Rojo y, sobre todo, los más cercanos al canal de Suez.

Con tantos bloqueos que se han hecho en este lugar, como extorsiones, atracos, piraterías, atentados con diversas armas, asesinatos, ente otros más crímenes, son los que sufren más porque el paso por este canal se ha vuelto especialmente complejo, por lo que lleva a las embarcaciones de todo tipo (pero en este caso en las exportadoras de petróleo) a tomar otras rutas alternas para así lograr entregar y comercializar estos barriles, lo cual no es el verdadero problema sino que al perder tiempo se pierde dinero ,y es por esto que el petróleo está obligado a subir exponencialmente.

Por un lado, es Yemen, que, por la situación con los Huties, siempre entra en protagonismo, también está la incertidumbre de Ucrania y Rusia, pero por otro lado y quizá el de mayor protagonismo aquí es el conflicto bélico entre Israel y Palestina, conflicto que ha perdurado por más de 80 años y es un punto clave para comprender la situación de seguridad crítica que vive actualmente la región de Medio Oriente.

La producción del petróleo y del crudo ha disminuido conforme el bloqueo se hace más largo, antes el transporte y distribución de este desde Irán se demoraba días, y ahora, en promedio se demora entre una y dos semanas, y esto no incluye solo el petróleo sino, por ejemplo, materias primas que van desde China y que se transportan por los océanos para llegar a grandes industrias a lo largo y ancho del planeta. Principalmente, por este, por ejemplo, lo que son las industrias de Tesla y Volvo han detenido la producción de sus autos porque los materiales adecuados y precisos para su fabricación se han demorado semanas en llegar y así retrasar su construcción y a la vez extender más los sueldos y encareciendo más los gastos en las plantas al igual de los alquileres de container y el pago a los buques que realizan las entregas y que se ven obligados a tomar drásticos desvíos para llegar a su destino.

Lo mismo pasa con el petróleo que si bien es un recurso que se comercializa mundialmente, sus principales exportadores están subiendo el precio de los valores de este y el crudo.

Esta ha sido una situación sumamente duradera y que tiene múltiples posibilidades de estancarse y extenderse, y por ahora no se han planteado tantas soluciones posibles pues los conflictos persisten. No se habla aún de proyectos de rutas o de ayudas logísticas que al final



del día son de vital importancia para el desarrollo y culminación de este evento que hoy en día tiene el mundo tan convulsionado.

4.5. ACOTACIONES DE LA MESA:

Capitanes, en este tema que se está tratando aquí con sus respectivos subtemas, involucrando los conflictos bélicos de medio oriente y sus repercusiones, políticas, comerciales de seguridad, etc. Es de vital importancia tener en cuenta varios puntos para el debate que se va a discutir. De vital importancia conocer a fondo la historia de la industria que pasa por este océano, los orígenes de todos los problemas que allí acontecen, la historia del petróleo y su industria en el medio oriente y como Irán ha sido clave con este recurso.

Sería interesante que se involucrara en el debate el impacto y la fuerza que realizan las super potencias en este lugar y el impacto y posición que tienen ante estas situaciones. Ver si estos favorecen a controlar los conflictos, o si, por el contrario, tienen un efecto de crecimiento al pasar de los años.

También estudiar las estadísticas y datos que indiquen todos los movimientos del comercio en este tema. Que capitánías se ven favorecidas y cual es la industria con mayor repercusión a causa de esta situación.

4.6. LINKS DE APOYO:

- Profundización del convenio SOLAS.

[https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

- Profundización del convenio MARPOL.

[https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

- Información general sobre el Mar Rojo.

<https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Paginas/Red-Sea.aspx>

- Comunicado oficial de la Republica de Yemen sobre su posición política frente al incremento de los ataques del grupo insurgente hutí en la región del Mar Rojo.



<https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/Documents/Circular%20n%C2%BA%204836.pdf>

- Video fácil y explicativo del link anterior y de las implicaciones que tiene la milicia Hutí en el Mar rojo.

https://www.google.com/search?q=milicia+hut%C3%AD+mar+rojo&sca_esv=8dca5a6e4fb2a16a&sca_upv=1&rlz=1C1CHBF_esCO1062CO1062&sxsrf=ADLYWIKLncVbbWAhMLhBehPQEWruKDgdpw%3A1721913007953&ei=r06iZt_wOZKawbkPpLCzaA&oq=milicia+hut%C3%AD+mar+&gs_lp=Egxnd3Mtd2l6LXNlcniAEm1pbGljaWEgaHV0w60gbWFyICoCCAeyBRAhGKABMgUQIRigATIFECEYoAEyBRAhGKABSOoeUPEDWMoNcAB4ApABAjgB9QGgAZYIqgEFMC4xLjS4AQHIAOD4AQGYAgagArkIwgIEEAAYR8ICBhAAGBYHsICCBAAGIAEGKIEmAMA4gMFEgExIECIBgGQBgiSBwUxLjEuNKAhRBE&scient=gws-wiz-serp#fpstate=ive&vld=cid:9b1ad178,vid:U0JGHPYhSEs,st:0

- Artículo sobre los desvíos de buques comerciales para evitar los ataques de grupos insurgentes ⁶en el Mar Rojo.

<https://www.bbc.com/mundo/articles/cxx5g16w7r9o>

4.7. PREGUNTAS AL DELEGADO:

- ¿Su capitanía se ha visto afectada por ataques hechos en la región del mar Rojo por los grupos insurgente que se apoderan de esa zona?
- A nivel comercial y económico, ¿Su capitanía ha tenido repercusiones negativas en su economía por bloqueos de la vía marítima?
- ¿A que convenios marítimos internacionales se adapta su capitanía?
- ¿Su capitanía tiene leyes nacionales al respecto del control y regulación en zonas como el mar Rojo? Si las tiene, mencione alguna de ellas.
- ¿Qué alternativas ha considerado su delegación para evitar bloqueos en el mar Rojo?

5. GLOSARIO:

- **Ultimatums:** Según la RAE, 'Condiciones últimas que se imponen de modo terminante y definitivo' en este caso una orden para erradicar el conflicto y las acciones de Yemen.
- **Ponderar:** Examinar o avalar con seriedad un asunto. También habla de priorizar
- **Convención de la Jeddah:** Convención de Cooperación del Mar Rojo y el Golfo de Adén, es un acuerdo regional adoptado por varios países ribereños del Mar Rojo y el Golfo de Adén. Trata de temas de seguridad, contaminación, etc.
- **Choke Point:** se refiere a un punto estratégico y angosto cuyo cierre puede suponer un bloqueo del tráfico marítimo y terrestre que fluye por él. es como un embudo, o estrangulamiento de una vía marítima.

6. LISTADO DE PAÍSES:

- Estado de Israel 
- Estados Unidos de América 
- Estados Unidos Mexicanos 
- Federación de Malasia 
- Federación de Rusia 
- Japón 
- Reino de Arabia Saudita 
- Reino de Dinamarca 
- Reino de Noruega 
- Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte 
- República Árabe de Egipto 
- República de Filipinas 



- República de Indonesia 
- República de Corea del Sur 
- República de la India 
- República de Panamá 
- República de Singapur 
- República de Turquía 
- República de Yemen 
- República Francesa 
- República Islámica de Irán 
- República Islámica de Pakistán 
- República Popular China 
- República Socialista de Vietnam 
- Ucrania 

7. REFERENCIAS:

- Damiani, G. (2014, 17 diciembre). *Carguero abordado por piratas en el estrecho de Malaca / RM Forwarding*. RM Forwarding. <https://rm-forwarding.com/2014/12/12/abordado/>
- Hernandezcamila. (2021, 7 abril). *Amenazas a la seguridad en los Estrechos de Malaca y Singapur*. GEIRSA. <https://geirprecursor.wordpress.com/2021/04/07/amenazas-a-la-seguridad-en-los-estrechos-de-malaca-y-singapur/>
- Rengel, C. (2023, 13 febrero). El Estrecho de Malaca, el talón de Aquiles de China del que depende su economía y estabilidad. *ElHuffPost*. <https://www.huffingtonpost.es/economia/estrecho-malaca-talon-aquiles-china-depende-economia-estabilidad.html>
- Ariza, A. M. C. (s. f.). *ESTRECHO DE MALACA*. Scribd. <https://es.scribd.com/document/520977815/ESTRECHO-DE-MALACA>
- Tribuna, & Tribuna. (2020, 17 agosto). El papel del estrecho de Malaca en la Nueva Ruta de la Seda. *Naucher*. <https://www.naucher.com/el-papel-del-estrecho-de-malaca-en-la-nueva-ruta-de-la-seda/>
- De Enciclopedia Significados, E. (2015, 4 agosto). *Litoral: qué es, significado, características y tipos*. Enciclopedia Significados. <https://www.significados.com/litoral/#:~:text=Qu%C3%A9%20es%20un%20litoral%3A,un%20mar%2C%20pa%C3%ADs%20o%20territorio.>
- Hernandezcamila. (2021, 7 abril). *Amenazas a la seguridad en los Estrechos de Malaca y Singapur*. GEIRSA.



<https://geirprecursur.wordpress.com/2021/04/07/amenazas-a-la-seguridad-en-los-estrechos-de-malaca-y-singapur/>

- Team, S. (2024, 1 mayo). *Qué es el Estrecho de Malaca y por qué es importante*. South Pacific Logistics. <https://web.splogistics.com/blog/post/1051/que-es-el-estrecho-de-malaca-y-por-que-es-importante-para-el-transporte-maritimo>
- Cañas, A. (2024, 12 enero). *¿Quiénes son los hutíes, qué está pasando con Yemen y por qué USA y Reino Unido les han atacado?* *Diario AS*. <https://as.com/actualidad/politica/quien-son-los-huties-y-por-que-amenazan-a-la-seguridad-mundial-n/>
- Amnistía Internacional. (2021, 16 agosto). *Yemen: El fin no parece estar cerca*. <https://www.amnesty.org/es/latest/news/2015/09/yemen-the-forgotten-war/>
- Pesquera, D. G. (2024, 15 enero). *La geopolítica del Mar Rojo: el epicentro de la tensión de Oriente Medio*. LISA News. <https://www.lisanews.org/geopolitica/la-geopolitica-del-mar-rojo-el-epicentro-de-la-tension-de-oriente-medio/>
- Baraniuk, C. (2024, 23 enero). *Mar Rojo: el complejo y costoso desvío de 6.500 km que deben tomar los grandes cargueros para evitar los ataques*. BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cxx5g16w7r9o>
- *About us – PERSGA*. (s. f.). <https://persga.org/about-us/>
- *Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD)*. (2021, 26 febrero). Casafrica. <https://www.casafrica.es/es/redes/autoridad-intergubernamental-para-el-desarrollo-igad>

- Baraniuk, C. (2024, 23 enero). *Mar Rojo: el complejo y costoso desvío de 6.500 km que deben tomar los grandes cargueros para evitar los ataques*. BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cxx5g16w7r9o>
- *Zona del mar Rojo*. (s. f.). <https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Paginas/Red-Sea.aspx>
- Oramirez. (2022b, julio 27). *El petróleo y su rol determinante en la economía mundial*. Innova Más. <https://innovamas.nakasawaresources.com/el-petroleo-y-su-rol-determinante-en-la-economia-mundial/#:~:text=Seg%C3%BAAn%20la%20Revisi%C3%B3n%20estad%C3%ADstica%20World,millones%20de%20barriles%20por%20d%C3%ADa>.
- *Crisis del mar Rojo: inseguridad marítima y energética - Real Instituto Elcano*. (2024, 11 junio). Real Instituto Elcano. <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/crisis-del-mar-rojo-inseguridad-maritima-y-energetica/#:~:text=En%20cifras%2C%20los%20flujos%20de,el%20primer%20semestre%20de%202023>.
- Barnes, A. (2024, 19 abril). Los precios del oro y el petróleo se disparan tras la noticia del ataque israelí a Irán. *Euronews*. <https://es.euronews.com/business/2024/04/19/el-oro-y-el-petroleo-suben-tras-la-noticia-de-un-ataque-israeli-a-iran>
- Rooks, T. (2024b, abril 15). Israel, Irán y el impacto de su pugna en la economía global. *dw.com*. <https://www.dw.com/es/qu%C3%A9-implica-la-pugna-entre-israel-e-ir%C3%A1n-para-la-econom%C3%ADa-mundial/a-68833289>

- BBC News Mundo. (2021, 29 marzo). *Canal de Suez: ¿cuánto ha costado hasta ahora el bloqueo?* <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-56564948>
- <https://www.lisanews.org/geopolitica/que-es-un-choke-point/>
- Gherghel, G. A. (2023, 5 junio). *¿Qué es un Choke Point?* LISA News.
<https://www.lisanews.org/geopolitica/que-es-un-choke-point/>
-