

Solicitud de contribuciones para los gobiernos

Mandato del Relator Especial sobre las obligaciones de derechos humanos relacionadas con la gestión y eliminación ecológicamente racionales de las sustancias y los desechos peligrosos

(Relator Especial sobre sustancias peligrosas y desechos humanos)

"Análisis del impacto de la Organización Marítima Internacional (OMI)"

Introducción

Se estima que el transporte marítimo vehicula alrededor del 90% del comercio mundial. Su impacto ambiental incluye la contaminación del aire, la contaminación del agua, así como la contaminación acústica y del petróleo. El transporte marítimo impulsa el comercio internacional, moviendo anualmente más de 10.000 millones de toneladas de carga y bienes por valor de miles de millones de dólares en todo el mundo. Aunque la industria del transporte marítimo internacional contribuye a impulsar el desarrollo económico, este volumen masivo de transporte marítimo mundial también está asociado a impactos ambientales y sociales negativos, como la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, las descargas de agua de lastre contaminada, los vertidos de petróleo y productos químicos, las descargas de carga seca a granel, los desechos sólidos y las aguas residuales, y la contaminación resultante de las actividades de reciclaje de buques.

La OMI -Organización Marítima Internacional- es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. 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 que ha de observarse 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 plano internacional.

La OMI también tiene la responsabilidad de aplicar los principales convenios internacionales de lucha contra la contaminación marina. Entre otras: el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL); el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS); el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (Convenio de reciclaje de Hong Kong); el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS); el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio BWB) y el sistema de gestión del agua de lastre (BWMS); el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo para la Contaminación por Hidrocarburos); y el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Convenio sobre el vertimiento).

Antecedentes

El Relator Especial sobre sustancias peligrosas y desechos humanos, Marcos Orellana, es un experto independiente nombrado por el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas para evaluar la situación de los derechos humanos en el contexto de las sustancias y desechos peligrosos. El Relator Especial decidió centrar uno de sus próximos informes al Consejo de Derechos Humanos en la Organización Marítima Internacional (OMI), con miras a proporcionar un análisis del impacto de la institución.

De conformidad con la carta introductoria, el Relator Especial desea invitar a todos los gobiernos a que respondan al cuestionario que figura a continuación. La información recibida a través del cuestionario será utilizada por el Relator Especial para fundamentar su informe al Consejo de Derechos Humanos.

El cuestionario permitirá al Relator Especial analizar la labor de la OMI sobre las cuestiones relativas al mandato de los tóxicos y los derechos humanos desde la perspectiva de un gobierno. Ayudará a identificar las buenas prácticas, así como las áreas que necesitan mejoras, en relación con las cuales el titular del mandato trataría de hacer recomendaciones constructivas y concretas. El resultado de los análisis del mandato se incluirá en los informes pertinentes del mandato.

Cuestionario

Si bien todas las comunicaciones son bienvenidas, y las preguntas que figuran a continuación no son en absoluto exhaustivas, el Relator Especial sus respuestas a las siguientes preguntas:

1. ¿Cuáles son las 3-5 cuestiones principales relativas a la protección de la salud humana y el medio ambiente que la OMI debería reforzar?
2. ¿Cuál es el estado de la aplicación de los convenios de la OMI por su Gobierno? ¿Cuál es el estado de aplicación de las reglamentaciones internacionales, normas mundiales, convenios y códigos de la OMI (incluido el Código IMDG para regular el transporte de materiales peligrosos) relacionados con el transporte de mercancías peligrosas y la contaminación en su país?
3. Según su experiencia, ¿cuáles son los principales obstáculos para la ratificación y aplicación de los convenios de la OMI, incluidos el Convenio sobre el fondo de indemnización y el Convenio sobre combustible, en su forma enmendada, relativos a los daños causados por la contaminación por hidrocarburos?
4. ¿Qué tipo de apoyo recibe de la OMI para mejorar la aplicación de la Convenciones, incluida la capacitación, la creación de capacidad y la cooperación técnica?
5. ¿Qué medidas ha adoptado su país para hacer frente a los riesgos que plantea el combustible pesado (HFO)?
6. ¿Qué dificultades ha tenido su país para aplicar las recomendaciones del Plan de Auditoría de la OMI?
7. ¿Cómo se podría aumentar aún más la transparencia de la OMI?

8. ¿Qué medidas ha adoptado su país para hacer frente a los registros fraudulentos de buques?
9. ¿Cómo podría mejorarse el acceso a los instrumentos y documentos oficiales de la OMI sin costo alguno, como el acceso al Código IMDG?
10. ¿Cómo se podría mejorar aún más la eficacia de los instrumentos de la OMI? A este respecto, ¿cómo podría reforzarse aún más la creación de capacidad para mejorar la eficacia de los instrumentos de la OMI?
11. ¿Cómo podría la OMI seguir avanzando para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques y contribuir a los objetivos del Acuerdo de París sobre el Cambio Climático? ¿Qué medidas y buenas prácticas ha aplicado su país para reducir la contaminación atmosférica relacionada con el transporte marítimo y regular las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional?
12. ¿Cuál ha sido la experiencia de su país en lo que respecta a las vías y rutas de tráfico, las zonas de control de las emisiones y las zonas marítimas especialmente sensibles?
13. ¿Qué buenas prácticas, protocolos y medidas de seguridad se han aplicado en relación con el transporte de materiales peligrosos? ¿Qué medidas, protocolos y buenas prácticas se han aplicado para poner fin a la ocurrencia de derrames accidentales, incluidos los de petróleo, los de sustancias peligrosas y nocivas (SNP) y los relacionados con estas cargas no peligrosas, y para mitigar sus efectos en caso de que ocurra un accidente? ¿Puede indicar algún ejemplo de recursos o indemnizaciones proporcionados a las víctimas de derrames accidentales?
14. ¿Qué normas y medidas de seguridad ha aplicado para garantizar el reciclado sostenible de los buques en general? ¿Tiene alguna experiencia en lo que respecta a la práctica del varamiento de buques para el desguace?
15. ¿Qué recursos están a disposición de las personas en su país para los daños por contaminación relacionados con el transporte marítimo? ¿A qué obstáculos se enfrentan las personas de su país para acceder a remedios eficaces contra la contaminación relacionada con el transporte marítimo?
16. ¿Qué tipo de protocolos y buenas prácticas relativas a las medidas de seguridad marítima, incluso con respecto a los buques y las instalaciones portuarias, ha establecido el Gobierno de Su Excelencia?
17. ¿Qué tipo de buenas prácticas y protocolos relativos a la salud y la seguridad en los buques se han aplicado en su país?
18. ¿Qué medidas y buenas prácticas ha aplicado su Gobierno en la esfera de las comunicaciones de seguridad?
19. ¿Puede dar algún ejemplo de buenas prácticas que tengan por objeto garantizar la participación de la sociedad civil, incluidas las comunidades indígenas y las categorías vulnerables, en el contexto del proceso de consultas con los órganos de la OMI?

20. ¿Cuáles son las principales contribuciones de la OMI al disfrute efectivo de los derechos humanos en el contexto del transporte marítimo y de las sustancias y desechos peligrosos?

21. ¿Habla usted de los derechos humanos relacionados con el transporte marítimo con la OMI o con otros países en relación con la OMI?

23. Sírvase facilitar toda la información adicional que considere pertinente a los efectos del presente cuestionario.
