***APORTE DEL ESTADO DE CHILE***

A LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN REFERENTE A

***EL IMPACTO DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL EN LA PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA Y DEL MEDIO AMBIENTE***

POR PARTE DEL

***RELATOR ESPECIAL SOBRE LAS OBLIGACIONES DE DERECHOS HUMANOS RELACIONADAS CON LA GESTIÓN Y ELIMINACIÓN ECOLÓGICAMENTE RACIONALES DE LAS SUSTANCIAS Y DESECHOS PELIGROSOS***

**RESPUESTAS ELABORADAS POR:**

Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR)

Armada de Chile

**El presente documento contiene el aporte del Estado de Chile a la solicitud del Relator Especial sobre las obligaciones de derechos humanos relacionadas con la gestión y eliminación ecológicamente racionales de las sustancias y los desechos peligrosos, sobre información referente a el impacto de la Organización Marítima Internacional (OMI) en la protección de la salud humana y del medio ambiente, en virtud de la resolución 45/17 del Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas.**

**El siguiente documento, elaborado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), busca aportar información para el informe del Relator Especial, Sr. Marcos Orellana. El Gobierno de Chile confía que este documento permita dar a conocer parte de la experiencia y de las políticas desarrolladas en Chile en referencia a esta temática. Del mismo modo, espera sea de utilidad para promover y fortalecer el intercambio internacional y el desarrollo efectivo de los derechos mencionados, y así, en última instancia, beneficien a los ciudadanos y a los sistemas democráticos de la comunidad internacional.**

1. **¿Cuáles son las 3-5 cuestiones principales relativas a la protección de la salud humana y el medioambiente que la OMI debería reforzar?**

Se estima que los estándares establecidos en los instrumentos internacionales de la OMI para la industria marítima de comercio internacional (naviera) son los apropiados para la protección de la salud humana. Sin embargo, aún está pendiente la implementación de medidas más efectivas para la industria pesquera. Por ejemplo:

* Seguridad y protección para los trabajadores de la industria pesquera.
* Mejoramiento de las condiciones de vida a bordo de naves pesqueras industriales.
* Medidas técnicas y operacionales para el manejo de la basura plástica en las naves mercantes y pesqueras.
* Hacer más efectivas las medidas técnicas y operacionales para reducir los gases de efecto invernadero provenientes de los buques en términos generales.

1. **¿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?**

La gran mayoría de los Convenios Internacionales adoptados por la OMI se encuentran ratificados por CHILE y han sido implementados de buena forma, de acuerdo a la auditoría voluntaria efectuada por la OMI en el año 2007. Regularmente se analizan las enmiendas a los instrumentos de la OMI y se tramitan para su incorporación al derecho interno, procedimiento que es monitoreado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante[[1]](#footnote-1) (DIRECTEMAR), que actúa como coordinadora ante los entes estatales que tienen competencias en materias marítimas y que conforman la Administración Marítima Nacional.

Chile ha ratificado los principales convenios, códigos y protocolos internacionales de la OMI (SOLAS, IMDG, IMSBC, MARPOL, IGS, ISPS, STCW), los que se encuentran en plena aplicación tanto por parte del Estado, como en las naves de bandera nacional. En ese sentido, Chile ha cumplido con los compromisos adquiridos como Parte de los convenios internacionales vigentes relacionados con seguridad marítima y prevención de la contaminación, tanto a nivel de Estado de Abanderamiento, Estado Rector del Puerto y Estado Ribereño, implementando normativas nacionales consistentes con las exigencias de las regulaciones internacionales, las que son de acceso público, a través de la página www.directemar.cl.

En Chile, el Código IMDG fue aprobado como Reglamento de la República por el Decreto 777 del 13 septiembre de 1978, el cual fue publicado el 24 de octubre de 1978. El código IMDG en Chile se encuentra permanentemente actualizado, a través del procedimiento de aceptación tácita de la OMI. Por lo tanto, el Código IMDG está vigente hasta la Enmienda adoptada por Resolución MSC.442(99) del 24 de mayo 2018, la cual entró en vigor el 01 de enero 2020.

También, mediante Resolución 96 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del 11 de diciembre de 1996, se actualizó el Reglamento de Manipulación y Almacenamiento de Cargas Peligrosas en Recintos Portuarios, el cual en sus vistos tiene incorporado el Código IMDG.

Conforme lo anterior, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina, mediante Circulares Marítimas ha regulado temas específicos sobre mercancías peligrosas sólidas en bultos, sólidas a granel, y productos líquidos, destacando entre las principales las siguientes:

* Circular Marítima O-32/013: Establece procedimientos de seguridad para el transporte marítimo, manipulación y mantenimiento temporal de nitrato de amonio en los recintos portuarios.
* Circular Marítima O-31/021: Establece disposiciones de seguridad que deben cumplir las instalaciones portuarias en el proceso de apertura de unidades de transporte.
* Circular Marítima O-22/021: Dispone la implementación de la masa bruta verificada del contenedor lleno según Regla 2, capítulo VI del Convenio SOLAS 1974.
* Circular Marítima O-75/001: Establece normas para las inspecciones a las que estarán sujetos los embarques de harina de pescado en los puertos nacionales.
* Circular Marítima O-31/017: Norma sobre la utilización segura de plaguicidas en buques.
* Circular Marítima O-31/012: Establece procedimientos para la emisión de certificado de pre-embarque de harina de pescado.
* Circular Marítima O-71/030: Establece normas complementarias que deberán cumplir las naves que cargan maderas sobre cubierta en los puertos nacionales.
* Circular Marítima O-72/001: Imparte instrucciones para certificación de prevención de contaminación a las naves nacionales mercantes y especiales.
* Circular Marítima O-32/011: Establece procedimientos de control de mercancías peligrosas en los recintos portuarios.
* Circular Marítima O-71/008: Dispone medidas de seguridad y normas para la inspección de carga embarcada en puertos chilenos.
* Circular Marítima O-31/001: Establece la política de la DGTM. Y MM., respecto a las funciones que debe realizar los expertos en prevención de riesgos de las gobernaciones marítimas.
* Circular Marítima O-31/004: Disposiciones de seguridad para la operación de vehículos y equipos de transferencia mecanizados en los recintos portuarios y a bordo de los buques.
* Circular Marítima O-31/015: Establece procedimientos para obtener la aprobación y certificación de embalajes/envases y recipientes intermedios para graneles que se utilicen en el transporte marítimo de mercancías peligrosas.
* Circular Marítima O-31/014: Imparte normas especiales de prevención de riesgos para la manipulación y transporte de la mercancía peligrosa “Plomo Tetraetilo” número O.N.U. 1469.

También, anualmente, a requerimiento de la OMI, se remite informe de inspecciones de contenedores que lleven mercancías peligrosas de acuerdo a MSC.1/Circ.1442 de fecha 01 junio 2012.

Cabe hacer presente que el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima (CIMAR), dependiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, creado por mandato del Gobierno de Chile por D.S. N° 415 de fecha 13 mayo 1987, modificado por D.S. N° 959 el año 1988 (www.cimar.cl), imparte cursos basados en los estándares de la OMI. Por ejemplo, el curso OMI 1.10 Cargas Peligrosas, Potencialmente Peligrosas y Perjudiciales.

Por último, en la página www.directemar.cl se encuentra la publicación “Lecciones Aprendidas”, edición 2020, que contiene todas las experiencias extraídas de los análisis de accidentes y siniestros marítimos, que incluyen también el manejo de mercancías peligrosas y que son el resultados de las investigaciones realizadas por la Autoridad Marítima Nacional, utilizando la aplicación computacional “VULCANO”, la cual incorpora las recomendaciones de la Resolución MSC.255(84) del 16 de mayo 2008, que es el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos. Además, en la página web de DIRECTEMAR[[2]](#footnote-2) se puede acceder a los informes completos de las investigaciones.

1. **Según su experiencia, ¿Cuáles son los principales obstáculos para la ratificación y aplicación de los convenios de la OMI, incluidos los convenios sobre el Fondo de Indemnización y el Convenio sobre combustible, en su forma enmendada, relativos a los daños causados por la contaminación por hidrocarburos?**

Comparativamente con otros países miembros de OMI, no existen grandes obstáculos para la ratificación e implementación de los Convenios de la Institución. Aquellos instrumentos no incorporados aún a nuestro derecho interno, están siendo analizados en grupos de trabajo nacionales que coordina el Ministerio de Relaciones Exteriores y la Autoridad Marítima. Las principales limitaciones para acelerar la tramitación de los procesos son los siguientes:

* La cantidad de organismos del Estado que intervienen en la tramitación de los convenios de la OMI y sus enmiendas demora el proceso, debido al tiempo que toma cada entidad para su análisis y aprobación (DIRECTEMAR, CJA, MINDEF, MINREL, CONGRESO, SECGEN)[[3]](#footnote-3).
* El ordenamiento jurídico nacional requiere que toda enmienda a un instrumento, por simple que sea, debe ser sometida a trámite legislativo, a diferencia de otros Estados cuyo ordenamiento jurídico solo requiere que se tramite el instrumento original.

El Convenio del Fondo de 1971, y su protocolo de 1992, se encuentra en trámite de ratificación o adhesión en el Ministerio de Relaciones Exteriores, próximo a ser enviado al Congreso Nacional para su tramitación parlamentaria por tratarse de materia de ley. El convenio MARPOL, para prevenir la contaminación proveniente de las naves, está ratificado por Chile en todos sus anexos e implementado en el país, incluyendo el Anexo I, “Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos”.

1. **¿Qué tipo de apoyo recibe de la OMI para mejorar la aplicación de las Convenciones, incluida la capacitación, la creación de capacidad y la cooperación técnica?**

Principalmente la OMI aporta con cooperación técnica, a través de cursos, seminarios, talleres y toda la asistencia que brinda por medio del Programa Integral de Cooperación Técnica (PICT), el cual se aprueba en el Comité de Cooperación Técnica anualmente. La mayoría de las actividades son ofrecidas a través de la Red Operativa de Cooperación de Autoridades Marítimas de América del Sur (ROCRAM). En muchos de estos cursos participa nuestro personal, ya sea como alumnos o instructores y se desarrollan en diferentes países de la región.

Se estima necesario, incrementar la cantidad de actividades y la coordinación de las mismas, a través de una oficina de presencia regional de la OMI en la región, tal cual existe en otras regiones del mundo.

1. **¿Qué medidas ha adoptado su país para hacer frente a los riesgos que plantea el combustible pesado (HFO)?**

Chile ha ratificado el Anexo VI de MARPOL, relacionado con el límite de contenido de azufre en los combustibles de los buques, lo que significa que el límite de azufre en el combustible usado en las naves que operen fuera de las zonas de control de emisiones designadas será de 0.50% masa/masa. El objetivo de esta medida es reducir en forma significativa la cantidad de óxidos de azufre que emanan de los buques, lo que debería representar beneficios para la salud humana y para el medio ambiente, especialmente, para las poblaciones que viven cerca de los puertos y costas.

Por otra parte, Chile es parte del Convenio sobre Cooperación, preparación y lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos. Consecuente con ello, Chile cuenta con un Plan Nacional de Respuesta ante Derrames de Hidrocarburos y otras sustancias Potencialmente Nocivas.

1. **¿Qué dificultades ha tenido su país para aplicar las recomendaciones del Plan de Auditorías de la OMI?**

El Plan de Auditorías de la OMI a sus Estados Miembros, más conocido como el Plan IMSAS (*IMO Member States Audit Scheme*), fue puesto en ejecución por dicho organismo internacional por primera vez en nuestro país en 2007, siendo Chile el noveno país del mundo en ejecutarlo, en aquella época, en su versión voluntaria (VIMSAS).

Posterior a eso, en 2013, y con el objeto de mantener a Chile permanentemente preparado para enfrentar exitosamente este tipo de auditorías, se creó, dentro del Departamento de Asuntos Internacionales de la Autoridad Marítima Nacional, DIRECTEMAR, una Oficina de Auditorías OMI, encargada de ejecutar, en forma anual, auditorías OMI internas de seguimiento. Es así como entre el año 2014 y el 2019 se efectuaron 7 auditorías, las cuales han permitido, en forma progresiva, ir estableciendo y consolidando un proceso de mejora continua, como asimismo, ir creando una Estrategia de Cumplimiento adecuada con indicadores de gestión (KPI) apropiados, para ir monitoreando las diferentes tendencias de dichos indicadores e ir aplicando las medidas necesarias para optimizar el cumplimiento de lo establecido en los distintos Instrumentos de la OMI afectos a la auditoría.

Con la implementación de lo antes señalado, se podría decir que, en general, Chile no tiene en la actualidad mayores inconvenientes en poder cumplir con las recomendaciones del Plan de auditorías de la OMI, ya que ello significa dar cumplimiento, en forma eficaz y eficiente, a lo establecido en 6 Instrumentos de la OMI (Convenios SOLAS, MARPOL, STCW, Líneas de Carga, COLREG y Arqueo), con sus respectivos Códigos y Resoluciones vinculantes, los cuales han sido, en su oportunidad, ratificados por nuestro país.

No obstante, existen ciertas regulaciones puntuales en algunos de estos Convenios, que establecen a los países ciertas disposiciones y tareas que van más allá de las atribuciones y responsabilidades de DIRECTEMAR. Por ejemplo, lo establecido en algunas Reglas de los Anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL, respecto a que los Gobiernos de los Estados Partes de dichos Convenios se comprometen a garantizar que en sus puertos y terminales existan servicios e instalaciones adecuados (que eviten hacer sufrir demoras innecesarias a los buques que las utilicen) para la recepción de los residuos de los buques, a saber: mezclas oleosas, sustancias nocivas líquidas, aguas sucias, basuras, entre otras. En estos casos, no siempre dichas instalaciones de recepción son “adecuadas” respecto al concepto esperado por OMI. Al igual que lo que ocurre en muchos otros Estados Miembros de la OMI, Chile dispone de estos servicios en los puertos, a través de dispositivos móviles (en general camiones), ya que la provisión de servicios e instalaciones fijos en los puertos no siempre resulta una inversión atractiva para los operadores o dueños de los puertos y terminales nacionales. En todo caso, este tipo de situaciones está en debido conocimiento de todos los organismos públicos involucrados en estos temas, como el Ministerio de Transportes, Sistema de Empresas Públicas (SEP), entre otros.

1. **¿Cómo se podría aumentar aún más la transparencia de la OMI?**

En general, no se aprecian problemas de transparencia en la OMI, en su relación con los Estados miembros. A continuación, se presentan algunas ideas para mejorar aún más la transparencia de la Organización:

* Transmisión abierta online de las reuniones más relevantes de los comités que pueden ser difundidas al público.
* Manteniendo las difusiones de los documentos de trabajo y, en particular, de los informes finales de cada reunión.
* Permitiendo la participación de algunos medios de prensa en las reuniones de interés público.
* Mediante el acceso libre, a través de su página web, para todo aquel que lo requiera, de las principales publicaciones e instrumentos de la OMI.
* Que los procesos vinculados con países miembros, cuenten con certificación de calidad, como por ejemplo ISO 9001:2015. Cabe hacer presente que algunos convenios internacionales ya cuentan con esta recomendación.
* Transparencia activa a través de redes sociales, compartiendo información relevante, a fin de contar con una comunicación fluida y directa con el público que no está directamente vinculado con la Organización, con información clara y simple de comprender.

1. **¿Qué medidas ha adoptado su país para hacer frente a los registros fraudulentos de buques?**

Al respecto, cabe indicar que el Registro de Naves chileno es un registro de carácter cerrado, toda vez que, para efectos de proceder a matricular una nave, se requiere que el propietario de la nave dé cumplimiento a requisitos de nacionalidad y de domicilio en el país, existiendo así un vínculo real entre la propiedad de la nave y el registro.

Lo anterior, implica que, al momento de matricular, se requiere la presentación de varios documentos, entre ellos, los títulos que justifiquen la propiedad sobre la nave y certificado de baja (para el caso en que la nave haya estado matriculada en otro registro), información social de la empresa (en caso que el propietario sea una persona jurídica) y aspectos relacionados con la seguridad de la nave.

Finalmente, cabe indicar que esta Autoridad Marítima se encuentra en un proceso de modernización del Registro de Naves Mayores, con el objeto de proceder a su digitalización y, por ende, de otorgar certificados con firma electrónica avanzada, para así propender a prevenir la falsificación de documentos emitidos por el registro. Se espera que ello se concrete durante el presente año.

1. **¿Cómo podría mejorarse el acceso a los instrumentos y documentos oficiales de la OMI sin costo alguno, como acceso al Código IMDG?**

A la fecha la OMI no cuenta con un acceso público sin costo a sus principales publicaciones, esto se podría mejorar en la medida que los instrumentos y documentos oficiales sean publicados en la página web de la Organización, sin costos asociados, en los cinco idiomas oficiales.

Lo anterior también permitiría que las autoridades marítimas de los Estados Miembros puedan publicar en su idioma nacional, aquellos instrumentos y documentos oficiales de la OMI y que se encuentren ratificados por el Estado.

Teniendo en cuenta el costo de cada publicación y el trabajo que conlleva para la Secretaría de la Organización mantenerlas actualizadas, una opción sería incluir en las contribuciones que cada Estado hace a la OMI anualmente, un aporte extra para garantizar a los Estados miembros el acceso gratuito a los instrumentos que se adopten.

1. **¿Cómo se podría mejorar aún más la eficacia de los instrumentos de la OMI? A este respecto, ¿Cómo podría reforzar aún más la creación de capacidad para reforzar la eficacia de los instrumentos OMI?**

El aspecto fundamental de la eficacia de los instrumentos está dado por su adecuada implementación por los Estados Miembros. Desde esa perspectiva, el programa IMSAS de Auditoría a los Estados Miembros, se constituye como la principal herramienta para evaluar el nivel de implementación efectiva. El mejoramiento de la actual efectividad puede lograrse a través de auditorías institucionalizadas presenciales y reforzando la asistencia técnica a aquellas regiones donde se evidencien dificultades en el proceso de implementación de Convenios. También, brindando asistencia directa a los Estados que evidencien problemas para implementar los instrumentos internacionales de la OMI. Permitiendo y facilitando la cooperación técnica con apoyo financiero de la Organización a través del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) y verificando la efectividad de las actividades y los resultados obtenidos. Algunas ideas surgidas durante la preparación de este cuestionario son:

* Que exista, al interior de la Organización, un punto de contacto especialista en la materia (con personas que se vinculan con claves de acceso), según convenio internacional, a quien uno pueda dirigirse en forma directa para efectuar consultas, a fin de aclarar dudas que puedan surgir, ya que no siempre en los Grupos de Trabajo por Correspondencia se da solución.
* Establecer, para cada reunión de los comités de la OMI, un email donde se puedan efectuar consultas a través de la página web de la Organización.

Para reforzar aún más la creación de capacidad para mejorar la eficacia de los instrumentos de la OMI, se sugiere que la OMI, envíe anualmente a los Estados Miembros el listado de los cursos o seminarios de cooperación técnica existentes, objeto hacer uso de esta herramienta de apoyo y solicitarlos con anticipación, según la materia.

1. **¿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?**

Chile ha tenido un rol protagónico en la discusión de estas medidas en la OMI. Actualmente, la Organización se encuentra desarrollando, a través de grupos de trabajo por correspondencia y a distancia, una serie de medidas para disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de buques, con el fin de alcanzar dos metas:

1. La primera considera disminuir las emisiones en un 40% para el año 2030
2. La segunda, para disminuir en un 70% las emisiones al año 2050.

Estas medidas están siendo discutidas por la comunidad marítima internacional, en función de propuestas de corto, mediano y largo plazo. En esta línea, las medidas de corto plazo fueron desarrolladas por un grupo de trabajo específico para ello, que presentó una propuesta de medidas técnicas y operacionales para ser aprobadas en el próximo Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 76) y que, en caso de ser aceptadas, entrarían en vigor a contar del año 2023.

Por otra parte, las medidas de mediano y largo plazo, aún se encuentran en desarrollo y discusión, debido a las dificultades propias que la dinámica marítima presenta y que genera una serie de variables que son muy difíciles de congregar en disposiciones normativas. No obstante, muchas de las medidas propuestas incluyen mayor I+D (investigación y desarrollo), la implementación de nuevas tecnologías, y el busca las cero emisiones de carbono mediante uso de combustibles alternativos, como el hidrógeno verde y amoníaco.

Es importante destacar que, cualquiera de las medidas mencionadas anteriormente, contribuirá a cumplir los objetivos del Acuerdo de París, siendo aspectos muy positivos para mitigar los efectos del Cambio Climático en el mundo.

***Medidas y buenas prácticas aplicadas por Chile***

Nuestro país, desde las primeras medidas tomadas en relación a las emisiones generadas por buques, ha implementado cada una de las buenas prácticas propuestas por la OMI. Es así, como desde el año 2013, se encuentra plenamente vigente el capítulo IV del Anexo VI de MARPOL, que establece exigencia de eficiencia energética para buques, tanto en etapas de construcción, como de operación, y que buscan contribuir a las cero emisiones de carbono. Este capítulo del Convenio fue ratificado por nuestro país, teniendo completa vigencia actualmente.

Sumado a lo anterior, nuestro país participa activamente en el desarrollo de normativas internacionales para la disminución de gases de efecto invernadero, ya sea por medio de grupos de trabajo de la OMI, participación en reuniones o con la presentación de documentos técnicos sobre esta materia, manteniendo una cooperación permanente de nuestra Administración Marítima en los temas discutidos hoy en día.

Además, Chile se encuentra ejecutando proyectos de desarrollo de hidrógeno verde como combustible, impulso que tiene la atención de la comunidad internacional, toda vez que busca entregar una alternativa al mercado para el transporte marítimo mundial, siendo un productor clave en la región para este tipo de insumo, que se perfila como una de las principales alternativas para cumplir las metas de emisiones generadas por buques.

1. **¿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?**

No existen zonas de control de emisiones en Chile, sin embargo, existen varias figuras de protección de áreas marinas, en zonas costeras y de alta mar, donde se presentan solicitudes de control de tráfico marítimo (zona sur del país), espacialmente en los canales australes, para la protección de cetáceos, normalmente requeridas por las ONG, las que se contraponen a los intereses de la industria acuícola y mercante que opera en la zona.

Sin perjuicio de lo anterior, los buques de bandera nacional han implementado las medidas dispuestas por los convenios internacionales y la legislación nacional en cuanto a su construcción, equipamiento y aprovisionamiento, para operar en las distintas zonas de control de emisiones a nivel global. De la misma forma, Chile ha adoptado las acciones necesarias para exigir el cumplimiento de las medidas dispuestas por los instrumentos de la OMI, a los buques nacionales y extranjeros que zarpan a zonas protegidas desde el punto de vista ambiental, especialmente a la Antártica. En relación a lo anterior, se destaca que el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima (CIMAR), imparte los Cursos OMI 7.11 “Entrenamiento Básico para Buques que Operan Agua Polares” y OMI 7.12 “Entrenamiento Avanzado para Buques que Operan Agua Polares”, en concordancia a las exigencias del “Código Polar” de la OMI.

Por otra parte, también se han implementado las prescripciones consideradas en la Regla 10 del Capítulo V del Convenio SOLAS, mediante la promulgación del Reglamento de Practicaje y Pilotaje, Decreto Supremo N° 397 del 8 de mayo de 1985, en su forma enmendada, estableciendo como obligaciones de la Autoridad Marítima Nacional (DIRECTEMAR), la restricción o prohibición, en casos calificados, del tránsito de naves por las rutas de canales establecidas o restringir y/o prohibir temporalmente su permanencia en otras zonas determinadas. Asimismo, DIRECTEMAR posee la facultad de dictar normas tendientes a regular el tráfico marítimo con el objeto de velar por la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y la protección del medio marino. Igualmente, puede dictar las resoluciones e impartir las instrucciones que estime convenientes para la mejor aplicación del Reglamento señalado.

Las ayudas a la navegación actualmente existentes en Chile, se consideran suficientes y adecuadas para facilitar que las naves naveguen con seguridad y con la precisión que requiere el cumplimiento del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, promulgado por D.S. 473 del, 12 de agosto de 1977, considerando, además, el incremento del tráfico marítimo. Por esta razón, el Estado mantiene la voluntad de acrecentar las medidas de seguridad para la navegación y la protección del medio ambiente acuático en los sectores de responsabilidad, incluyendo las áreas marinas protegidas, mejorando el servicio y previniendo, de mejor manera, los accidentes marítimos.

Finalmente, la Autoridad Marítima Nacional ha establecido disposiciones aplicables a todas las naves que transiten por aguas sometidas a la responsabilidad nacional o permanezcan en puerto. Las citadas disposiciones, se encuentran incluidas en todos los tomos del Derrotero de la Costa de Chile, como también las normas nacionales relacionadas con la contaminación de las aguas, describiendo las disposiciones aplicables y la organización que la Autoridad Marítima posee para tal efecto, lo cual ha significado que durante el año 2020 no se registraran incidentes relacionados con las rutas de tráfico marítimo.

1. **¿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, 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?**

La Autoridad Marítima Nacional ha establecido procedimientos y protocolos en la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. A-53/002, de fecha 27 de enero del 2015, “Dispone y establece el procedimiento para la confección y presentación de Planes de Emergencia, para combatir la contaminación ante derrames de hidrocarburos y material mínimo de respuesta, para naves que enarbolen el pabellón chileno”.

Por otra parte, las buenas prácticas se encuentran establecidas en Plan Nacional de Respuesta ante derrame de hidrocarburos u otras sustancias nocivas en el medio ambiente acuático, J.C.N.C.C. Ordinario N° 3150/05/01 Vrs., de fecha 19 de noviembre de 2014.

En la página [www.directemar.cl](http://www.directemar.cl), se encuentran publicados los reglamentos y circulares marítimas, con normas complementarias, que contienen instrucciones de planes de contingencia y equipamiento para combatir derrames, requisitos a cumplir por recintos portuarios especiales para la manipulación y almacenamiento de cargas peligrosas, requisitos y normas para todo tipo de faenas de combustible.

Se hace presente que la verificación del correcto cumplimiento de esta normativa se realiza mediante certificaciones, aprobaciones, fiscalizaciones, inspecciones y auditorías.

Como dato anexo, cabe señalar que actualmente existen 11 buques de bandera nacional que cuentan con un documento de cumplimiento para el transporte de mercancías peligrosas y 7 buques que cuentan con un certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, los que han sido otorgados previo cumplimiento de los respectivos reconocimientos por parte del Estado de Abanderamiento.

Las demandas y compensaciones a las víctimas de derrames accidentales son vistas por los tribunales de justicia. La Autoridad Marítima no interviene en dichos procesos.

1. **¿Qué normas y medidas de seguridad ha aplicado para garantizar el reciclado sostenible de buques en general? ¿Tiene alguna experiencia en lo que respecta a la práctica del varamiento de buques para el desguace?**

Chile no tiene experiencia ni se autoriza la práctica del varamiento de buques para el desguace. Para el caso de vertimiento de naves se da cumplimiento a las prescripciones establecidas por el Convenio y Protocolo de Londres, el cual se encuentra ratificado.

1. **¿Qué recursos están a disposición de las personas en su país para los daños por contaminación relacionados con el transporte marítimo? ¿A qué obstáculo se enfrentan las personas de su país para acceder a remedios eficaces contra la contaminación relacionada con el transporte marítimo?**

Existe el Plan Nacional de Respuesta Ante Derrames de Hidrocarburos u Otras Sustancias Nocivas en el Medio Ambiente Acuático de la Autoridad Marítima Nacional, el cual efectúa el ordenamiento logístico y operacional de sus recursos, centralizándolos en las principales Gobernaciones Marítimas del país (cinco), las cuales han sido denominadas Centros Regionales de Control de la Contaminación (CERCON), de los cuales dependen los Sub – Centros y Centros Locales de Contaminación. Sin perjuicio de lo anterior, las 16 Gobernaciones Marítimas y 64 Capitanías de Puerto a lo largo del país poseen equipos y medios para enfrentar contingencias ambientales en el mar y el borde costero.

Respecto de recursos de compensación para la reparación de daños causados por contaminación, Chile firmó en Convenio de Responsabilidad Civil nacida de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1969 (CLC69), el cual entró en vigor internacional el 19 de junio de 1975, promulgado mediante Decreto Supremo Nº 475 del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 12 de agosto de 1977 y publicado en el Diario Oficial de Chile el 08 de octubre del mismo año.

Su propósito principal es garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de buques, que transporten tales hidrocarburos como carga.

El CLC69 permite al armador de una nave limitar su responsabilidad civil por daños causados por hidrocarburos dependiendo del tonelaje de la nave, esto último puede verse como un obstáculo cuando los daños son catastróficos y las compensaciones superan los fondos asegurados por el armador para estos efectos. Por tal razón, Chile se encuentra tramitando la adhesión al Convenio del Fondo, como se expuso en la pregunta N°3.

1. **¿Qué tipo de protocolos y buenas prácticas relativas a las medidas de seguridad marítimas, incluso con respecto a los buques y las instalaciones portuarias ha establecido el Gobierno de su Excelencia?**

La Autoridad Marítima Nacional ha fijado una Política General de Estado Ribereño que tiene como propósito asegurar que se ejerzan los derechos soberanos y se cumplan las obligaciones y responsabilidades, aplicando las funciones prescritas por los instrumentos obligatorios de la OMI sobre nuestros espacios marítimos, en virtud a los diversos instrumentos internacionales ratificados por Chile y a las distintas regulaciones nacionales vigentes, relativas a la seguridad y protección marítima, y la protección del medio ambiente marino, entre otras.

Para el ejercicio de los derechos soberanos y los prescritos por los instrumentos obligatorios, la Autoridad Marítima Nacional se ha dotado de la siguiente organización dependiente:

* Un “Servicio de Telecomunicaciones Marítimas”.
* Un “Servicio Meteorológico”.
* Un “Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo”.
* Un “Servicio Hidrográfico”.
* Un sistema de “Organización del Tráfico Marítimo”.
* Un “Sistema de Notificación Voluntaria de Buques”.
* Un “Servicio de Ayudas a la Navegación”.
* Un “Servicio de Combate a la Contaminación”.
* Una Red de “Fiscalías Marítimas”.
* Una Red de “Grupos de Investigadores de Accidentes Marítimos sin Buscar Responsables”.

Chile ha dado pleno cumplimiento a la normativa internacional relacionada con la protección de buques e instalaciones portuarias, particularmente en lo que regula el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y el Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), tanto en las naves de bandera chilena que realizan tráfico internacional, como en todas las instalaciones portuarias a lo largo del país que reciben buques de tráfico internacional de distintas banderas.

Adicionalmente, Chile implementó una normativa nacional especial para auditar y certificar el cumplimiento de normas especiales de seguridad orientadas a los terminales marítimos, lo que ha permitido establecer protocolos de seguridad adecuados por parte de los terminales que trasiegan combustibles, incrementando sus niveles de seguridad.

1. **¿Qué tipo de buenas prácticas y protocolos relativos a la salud y la seguridad en los buques se han aplicado en su país?**

Además de implementar cabalmente los convenios internacionales vigentes en cuanto a seguridad a bordo de las naves, Chile ha realizado un importante esfuerzo en cuanto a la coordinación de la Autoridad Marítima y la Autoridad del Trabajo para la implementación efectiva del Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC), el que permite garantizar el cumplimiento de normas mínimas enfocados a los aspectos laborales, además de lo relacionado con higiene y seguridad a bordo de las naves de bandera nacional, así como de los buques de bandera extranjera que recalan a nuestros puertos.

También, se han dispuesto normativas en resguardo a la salud de las personas que desarrollan actividades a bordo de las naves, destacando entre las principales la siguientes:

* Reglamento de Sanidad Marítima.
* Normas de prevención de riesgos a cumplir por las empresas, trabajadores y los equipos de transferencia de los diferentes tipos de carga.
* Normas sobre la recepción de naves, que incluyen medidas preventivas en caso de tripulantes o pasajeros enfermos, y para controlar plagas antes de otorgar libre plática,
* Normas sobre utilización de plaguicidas y fumigaciones, entre otras.

Sin perjuicio de lo señalado, y por causa de la Pandemia COVID-19, la Autoridad Marítima Nacional, conjuntamente con la Autoridad Sanitaria, han establecidos medidas excepcionales para el cuidado de las personas que trabajan en la industria marítima, los puertos y los terminales marítimos y pesqueros.

1. **¿Qué medidas y buenas prácticas ha aplicado su Gobierno en la esfera de las comunicaciones de seguridad?**

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74), enmendado, estipula que cada Gobierno contratante se compromete a proporcionar, según estime práctico y necesario, ya sea individualmente o en cooperación con otros Gobiernos contratantes, instalaciones en tierra apropiadas para los servicios radioeléctricos espaciales y terrenales y, de igual forma, a tomar las medidas necesarias para garantizar que la información recibida de alguna fuente fiable acerca de cualquier peligro, se informe inmediatamente a quienes puedan verse afectados.

La DIRECTEMAR, a través del Departamento de Tecnologías Marítimas, se constituye como el Organismo Técnico a requerimiento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en temas relativos a las comunicaciones marítimas, administración del Servicio Móvil Marítimo y asignación de frecuencias.

De acuerdo a la organización nacional, la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, el Servicio Meteorológico de la Armada, el Servicio de Señalización Marítima y el Centro de Telecomunicaciones Marítimas, intervienen directamente en el proceso de confección, tramitación y difusión de Información sobre Seguridad Marítima (ISM). Conforme a lo anterior, se ha conformado el “Comité Técnico permanente en temas relacionados con la difusión de ISM y SAR”.

Además, Chile tiene la responsabilidad mundial sobre el área marítima NAVAREA XV, siendo el Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, el Coordinador de la difusión de los Radioavisos Náuticos en dicha área.

Por su parte, el Servicio Meteorológico de la Armada, mantiene en su calidad de coordinador ante la Organización Meteorológica Mundial (OMM), la difusión de información meteorológica y glaciológica en el área METAREA XV, que corresponde al Océano Pacífico Sur Este y Península Antártica.

Conforme lo anterior, la Autoridad Marítima Nacional emite los avisos de peligros para la navegación, en cumplimiento a lo dispuesto en el Convenio SOLAS Capítulo V, lo señalado en el Manual Conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la Información sobre Seguridad Marítima, lo establecido en el D.S. Nº 329 de 1874 que crea la Oficina Hidrográfica de la Marina y el D.S. Decreto Supremo Nº 192 del 6 de marzo de 1969, que aprueba el Reglamento Orgánico del entonces denominado “Instituto Hidrográfico de la Armada”, actual “Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada”.

La difusión de la información sobre Seguridad Marítima, se efectúa mediante el Coordinador Nacional de Difusiones y Radioavisos Náuticos (CODIFRAN), a través de su Centro de Telecomunicaciones Marítimas de Valparaíso, más cinco Radioestaciones Marítimas Zonales distribuidas en el país. Adicionalmente y con el fin de efectuar la mejor coordinación entre los distintos entes participantes, la Administración Marítima creó el “Comité Técnico Permanente para análisis de antecedentes, directrices y procedimientos relacionados con la difusión de información sobre Seguridad Marítima y SAR”, denominado también “Comité ISM” (Informaciones de Seguridad Marítima). El comité señalado cumple tareas relacionadas con el establecimiento de un criterio común entre los diferentes participantes de la Organización respecto a la difusión de información ISM; el conocimiento, análisis y propuestas de la postura institucional respecto a los acuerdos tomados en el ámbito internacional en las diferentes instancias en las cuales participan los representantes de la Organización y el interiorizarse de los nuevos sistemas y tecnologías que se encuentra en etapa de desarrollo a nivel nacional e internacional para su uso y aplicación en el país.

1. **¿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?**

Durante el proceso de implementación de instrumentos internacionales de la OMI (Convenios, Enmiendas, Protocolos y Códigos), la Autoridad Marítima Nacional, por iniciativa propia, considera la opinión y participación de gremios marítimos, la industria y particulares, a través de consultas y reuniones en terreno. Igualmente, participa en los grupos de trabajo que se generan en otros organismos del Estado, para la aplicación de nuevas medidas surgidas de instancias internacionales, como la OIT, la OMA y la OMS.

El Reglamento de Concesiones Marítimas y Uso del Borde Costero, a pesar de no ser un instrumento internacional de la OMI, considera la consulta a Pueblos Indígenas cuando se tramitan concesiones en espacios del borde costero, donde existen derechos consuetudinarios reclamados por las comunidades indígenas.

1. **¿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?**

Los instrumentos internacionales emanados por la OMI representan una gran contribución para la seguridad del transporte marítimo, propiciando que esta se realice con riesgos controlados, lo cual permite que el desarrollo la actividad marítimo portuaria se ejecute resguardando la seguridad de las personas, sus derechos y minimizando los impactos al medio ambiente y a las comunidades.

La adopción y entrada en vigor internacional de normativa técnica que abarque las más altas medidas practicables posibles de implementar, basada en un sano y técnico juicio profesional dentro del seno de la OMI, permite que todos los países, en igualdad de condiciones, tengan la capacidad de discutir y representar sus intereses y sus realidades, en un foro de discusión universal.

Los mares más limpios y más seguros son la prueba evidente de la contribución de la OMI al cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible de la ONU, lo cual solo puede ser logrado mediante una efectiva implementación de los instrumentos de la Organización y con el compromiso de los Estados Parte, tarea de naturaleza permanente y que pone a prueba diariamente su compromiso.

La OMI como agencia especializada de las Naciones Unidas es la encargada de elaborar y adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación por los buques. Su función es esencial para lograr las metas establecidas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, especialmente el ODS 14, relacionado con la vida submarina. Los instrumentos de la OMI abordan aspectos que están considerados dentro de los derechos humanos básicos, como son la libertad de trabajo, profesión y comercio; derecho a la igualdad y prohibición de discriminación; derecho a un ambiente sano y libre de contaminación, etc.

En tiempos de pandemia, la Organización ha puesto énfasis en el factor humano y facilidades para su mejor desempeño a bordo, sin afectar su calidad de vida. Muestra de este enfoque, es el lema del año 2021 "*La gente de mar: en el corazón del futuro del transporte marítimo*"

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

No directamente, aunque en las actividades de cooperación técnica que planifica la OMI en Chile y con Chile, se consideran indirectamente principios rectores de DDHH para mejorar los estándares de seguridad y medioambiente marino en los países de la región. Generalmente, en la aplicación de medidas concretas sobre seguridad, el factor humano a bordo de naves y aspectos sanitarios en los buques, se tienen en cuenta valores, como la dignidad de las personas, el derecho al trabajo, al descanso y a desempeñarse en un ambiente libre de contaminación.[[4]](#footnote-4)

1. Autoridad Marítima superior de Chile [↑](#footnote-ref-1)
2. https://investigaciion-acc.directemar.cl/buscador [↑](#footnote-ref-2)
3. Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Comandante en Jefe de la Armada, Ministerio de Defensa, Ministerio de Relaciones Exteriores, Congreso Nacional y Ministerio Secretaría General de Gobierno [↑](#footnote-ref-3)
4. Las referencias señaladas en la mayoría de las preguntas se pueden encontrar en: [www.directemar.cl](http://www.directemar.cl) [↑](#footnote-ref-4)