

**Cuestionario**

**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?**

* Fomentar que las embarcaciones marítimas, en la medida de lo posible, no descarguen al mar residuos peligrosos, así como residuos sólidos a fin de evitar la contaminación del medio marino.
* Apoyar con infraestructura en los puertos marítimos para realizar el acopio y manejo ambientalmente adecuado de los distintos residuos que se desembarquen, por ejemplo, aguas de sentina, aguas oleosas, aceites gastados, solventes sucios, pinturas, residuos biológico infecciosos, desechos alimenticios, papel, cartón, plásticos, vidrio, entre otros.
* Promover la disminución de las emisiones contaminantes generadas por embarcaciones marítimas.

**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?**

México ha ratificado 31 instrumentos internacionales de la OMI, entre los cuales 14 están relacionados con la Protección del Medio Ambiente Marino. Con dichas ratificaciones, México se comprometió a incorporar los instrumentos internacionales a la legislación nacional para su implementación.

Actualmente México se encuentra elaborando diversos proyectos de modificación a las principales leyes y reglamentos en materia marítima, a fin de armonizar la legislación nacional con apego a las nuevas atribuciones que serán transferidas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la Secretaría de Marina. Lo anterior se realiza también con la finalidad de dar cumplimiento a los diferentes instrumentos internacionales de la OMI, ratificados por el Estado mexicano, con lo cual se refuerza el actuar del Estado y de la Autoridad Marítima Nacional en la gestión de los diversos materiales peligrosos que forma parte de las gestiones portuarias en los puertos nacionales.

**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?**

El Estado mexicano, cuando adopta o ratifica un instrumento internacional, efectúa las coordinaciones correspondientes entre las diversas dependencias gubernamentales competentes y, en su caso, realiza la actualización de la normativa pertinente para que no exista una contradicción con la legislación vigente.

Por lo que hace a una efectiva aplicación del Convenio sobre el Fondo de Indemnización y del Convenio sobre Combustibles, se informa que lo anterior implica una importante coordinación entre las diferentes dependencias gubernamentales para su cumplimiento y, en caso de un derrame, es necesario determinar los daños causados. En ese sentido, México cuenta con un Plan Nacional de Contingencia para Derrames de Hidrocarburos y Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas en las Zonas Marinas Mexicanas, que establece los lineamientos de preparación para la atención de derrames, así como la organización nacional para llevar a cabo la respuesta a incidentes de una manera escalonada para eventos de nivel uno, dos y tres. Asimismo, el Plan Nacional sirve de marco referencial para establecer los Planes Regionales y Locales de contingencia para salvaguardar la vida humana, el medio ambiente y los recursos económicos del país.

**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?**

El apoyo que recibe el Estado Mexicano de la OMI es a través del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT), el cual trabaja a través del Perfil Marítimo del País (CMP), creado en 2012. Los datos recopilados se utilizan para identificar las necesidades reales de cooperación técnica de los Estados miembros de la OMI y así, determinar opciones para brindar apoyo adecuado.

Otra vía de colaboración entre el Estado mexicano y la OMI para temas de cooperación técnica, es por medio del Funcionario de Asociación de Conocimientos (FNAC), el cual facilita las coordinaciones entre la OMI y el Gobierno de México, especialmente con los organismos internacionales de cooperación para el desarrollo, respecto a la movilización de recursos y asociación de conocimientos, siendo éste desempeñado por el Representante Permanente Alterno de México en la OMI de la Secretaría de Marina.

Asimismo, México recibe de la OMI, capacitación por medio de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), organismo regional a través del cual las autoridades marítimas actúan integradamente de distintos planos de cooperación, por medio de un contacto fluido, franco y permanente.

**5. ¿Qué medidas ha adoptado su país para hacer frente a los riesgos que plantea el combustible pesado (HF0)?**

El Estado mexicano es consciente de los riesgos que implican todo los combustibles utilizados durante las gestiones portuarias, es así que el Gobierno de México ha buscado fortalecer la industria petrolera, de manera que, un crecimiento de la misma, permita contar con los insumos necesarios para optimizar el desempeño de las refinerías para tratar petróleo pesado, en este caso, localizadas en Cadereyta, Nuevo León, Minatitlán, Veracruz, y Ciudad Madero, Tamaulipas, y para hacer frente al impacto que este tipo de combustible tiene en materia del medio ambiente marítimo.

La Agencia Nacional Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos (ASEA), es la instancia encargada de aplicar lo dispuesto en la Ley de la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos y la Ley de Hidrocarburos.

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

México fue sujeto a una auditoría voluntaria por la OMI en 2010. En 2023 se realizará una auditoría de forma obligatoria y estará enfocada en revisar y determinar si la legislación nacional es suficiente para implementar efectivamente las regulaciones internacionales que México ha acordado con la OMI.

Entre los principales problemas del Estado mexicano, se encuentra la ausencia de una estrategia nacional de implementación de los convenios de la OMI, donde se establezca la manera en la cual se adecuará la legislación nacional conforme a los instrumentos internacionales, aunado al proceso que se requiere para efectuar modificaciones a los ordenamientos nacionales.

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

De acuerdo a los diversos esfuerzos de la OMI por difundir y poner a disposición la documentación y los audios de las reuniones del Pleno, por medio de las plataformas y sistemas disponibles, se considera que si existe transparencia en las actividades que realiza la OMI.

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

Se informa que la acreditación de propiedad es un requisito indispensable para el registro de buques de bandera mexicana, por lo que la Autoridad Marítima Nacional verifica dicha acreditación a través de un contrato, factura, documento de acreditación de la propiedad de la embarcación o artefacto naval o contrato de arrendamiento financiero, otorgado ante fedatario público, que demuestre su legítima posesión de conformidad con el artículo 39, fracción III del Reglamento de la ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Asimismo, otro de los documentos principales que la Autoridad Marítima Nacional requiere es el documento que acredite la dimisión de la bandera del país de procedencia, así como la baja permanente de su registro, con la finalidad de contar con certeza jurídica de que los buques cumplen con lo establecido por los convenios internacionales, así como con la normatividad nacional.

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

Se considera que los instrumentos de la OMI, disponibles en la plataforma IMODOCS, puedan estar disponibles al menos en su versión original, dejando el acceso a las últimas actualizaciones a un bajo costo.

**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?**

Se considera que la verificación o evaluación de cumplimiento de los instrumentos de la OMI, se realiza a través de las auditorías que realiza a los Estados miembros.

Asimismo, se considera que el Programa Integrado de Cooperación Técnica proporciona a los Estados miembros, capacitación para el cumplimiento de los instrumentos de la OMI, las cuales pueden ser solicitadas conforme a las necesidades de cada país.

**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?**

Se considera que la mejor vía para que la OIM sea constante en su avance, es por medio de la continuidad a las medidas propuestas a través del Grupo de Trabajo sobre la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, y las consiguientes resoluciones y enmiendas a los instrumentos internacionales.

Asimismo, se considera importante que se incentive la aplicación, cumplimiento y supervisión del límite de contenido de azufre que prevé el Anexo VI del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) y motivar a que los buques usen nuevas mezclas de fueloil para cumplir con el límite de contenido de azufre de 0.50%.

Finalmente, la Organización podría fomentar, en la medida de lo posible, el uso de combustibles gaseosos o de energías limpias.

En relación a la aplicación de medidas, se informa que en México se ha dado cumplimiento a la Ley General de Cambio Climático y su Reglamento en materia del Registro Nacional de Emisiones, con las evaluaciones de sus respectivas emisiones de compuestos y gases de efecto invernadero. Asimismo, México cuenta con el Programa de Prueba del Sistema de Comercio de Emisiones.

Por otra parte, México ha participado activamente en eventos internacionales en la materia, incluyendo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático en 1992, así como las cumbres diplomáticas COP 24 (Polonia, 2018) y COP 25 (España, 2019), que abordaron la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero procedente de los buques.

**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?**

México colinda con la zona de control de emisiones de Estados Unidos, por lo que los buques nacionales o de cualquiera otra nacionalidad, que operen en las aguas mexicanas y deban navegar a Estados Unidas, están conscientes de los requerimientos en materia de control de emisiones y tomar las providencias necesarias para no resultar afectados.

Por otra parte, debido a la biodiversidad de los mares mexicanos en flora principalmente, se establecen las rutas de navegación y zonas de exclusión donde se procura la protección a diversas zonas marítimas sensibles, así como la aplicación de diversos planes para la prevención de delitos como la contaminación o pesca ilegal, con base en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

**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?**

Se informa que el Estado mexicano forma parte del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y por consiguiente, el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) es de observancia obligatoria. Los Inspectores del Estado Rector del Puerto verifican el cumplimiento de las disposiciones en los buques que arriban a puertos nacionales.

Respecto a medidas, protocolos y buenas prácticas, se informa que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó las Normas Mexicanas en la materia, las cuales a su vez son consideradas dentro del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Por lo que hace a los derrames accidentales, se informa que el Estado mexicano firmó el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC), con lo cual se implementan diversas disposiciones.

Asimismo, se cuenta con el Plan Nacional de Contingencia para Derrames de Hidrocarburos y Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas en las Zonas Marinas Mexicanas, cuyo objetivo es controlar y combatir incidentes, coordinar y coadyuvar en la ejecución de planes y efectuar con prontitud, operaciones de control y combate.

México tiene personal entrenado y equipado para combatir los derrames de hidrocarburos. Para el caso de sustancias químicas y otras sustancias nocivas, la atención a derrames es por parte de equipos especializados, contratados por empresas dedicadas al transporte de tales sustancias.

**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?**

En México, la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales es la autoridad que otorga permisos para instalar y operar astilleros, así como centros de reparación y desguace. Por su parte, la Secretaría de Marina opera astilleros y coordina labores con las Capitanías de Puerto para supervisar las diversas maniobras de desguace y varamiento de embarcaciones.

Adicionalmente, se informa que se realizan inspecciones, donde se aplica un trámite para que el desguace se efectúe en el lugar adecuado y no existan afectaciones al medio ambiente.

Por otra parte, se informa que el Estado Mexicano deposita cascos de buque en el fondo marino, en seguimiento a protocolos y disposiciones correspondientes a fin de fomentar la flora y fauna en regiones determinadas. Durante el proceso, se realiza el registro correspondiente en el módulo de Convenio y Protocolo de Londres del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS), para el conocimiento del público en general.

**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?**

México es contratante del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos (CLC) y del Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC), que proporciona indemnización de daños debido a contaminación por derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque.

Entre los obstáculos actuales, se informa que México no es parte del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debido a Contaminación por Hidrocarburos 2001 (Bunkers), que prevé la indemnización por derrames de combustibles que usan las embarcaciones para su operación.

**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?**

México da seguimiento a lo establecido en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Asimismo, las inspecciones a las diversas embarcaciones y artefactos navales mexicanos, se efectúan conforme al artículo 65 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos[[1]](#footnote-1) y al artículo 256 de su Reglamento.[[2]](#footnote-2) Asimismo, se llevan a cabo inspecciones de Estado Rector de Puerto a embarcaciones y artefactos extranjeros que arriban a puertos nacionales

Se han establecido en los principales puertos de México, los Centros Unificados para la Protección Marítima y Portuaria (CUMARES), los cuales son grupos de coordinación interinstitucional entre la Secretaría de Marina y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de garantizar un nivel de riesgo aceptable en los puertos, la administración, operación y servicios portuarios y las actividades marítimas, así como atender eficazmente los incidentes marítimos y portuarios, en términos de la Ley de Puertos, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, los instrumentos internacionales en esta materia y demás disposiciones aplicables.

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

Se han implementado las medidas dictadas por la Organización Mundial de la Salud. Asimismo, conforme al Reglamento Sanitario Internacional, se efectúa la libre práctica a las embarcaciones que arriban a puertos nacionales, evitando así la propagación internacional de enfermedades y brindar una respuesta de salud pública a los tripulantes de embarcaciones, en materia de protocolos de seguridad.

Asimismo, se informa sobre las siguientes acciones realizadas en marco de la pandemia ocasionada por el COVID-19:

* La Secretaría de Marina y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elaboraron el documento “Medidas implementadas por las autoridades del Estado mexicano frente a la pandemia COVID-19, en el ámbito del transporte marítimo”, para conocimiento de los Estados miembros de la Organización.
* Desde el 23 de enero de 2020, la Secretaría de Marina emitió las precauciones a adoptar para prevenir el contagio, dirigido a las Capitanías, las cuales compartieron a su vez con la comunidad marítima portuaria a través de reuniones de coordinación, boletines de aviso a la comunidad, oficios a agentes navieros y mediante la difusión en medios locales.
* Mediante la comunicación constante con las Capitanías de Puerto y otras autoridades portuarias, se han implementado las diversas circulares de la OMI, con la finalidad de que a nivel nacional, se establezcan los protocolos correspondientes para los puentes humanitarios, recambio de la gente de mar, declaración marítima de sanidad, libre práctica, incluido el procedimiento para decretar a un buque en cuarentena y evacuación de personas.
* Se han favorecido las repatriaciones de la gente de mar entre los Estados miembros de la OMI, de los buques que arriban a puerto nacionales, siguiendo los protocolos establecidos como es la Libre Plática. Se destaca que México es uno de los países que ha mantenido sus puertos abiertos, permitiendo el recambio de tripulaciones y desembarque de los pasajeros, beneficiando a más de 14 mil tripulantes y pasajeros de diversos países a través de 34 puentes humanitarios en 14 puertos mexicanos.

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

Se emitieron los siguientes comunicados dirigidos a la comunidad marítima:

* Comunicados sobre las condiciones meteorológicas y el estado de operaciones de los puertos mexicanos.
* Avisos a los marinos sobre el estado de operación que guarda el señalamiento marítimo que pueda provocar confusión a la navegación marítima.
* Comunicados sobre embarcaciones que hayan quedado varadas o encalladas y que reflejan un peligro a la navegación.

Adicionalmente, la Secretaría de Marina, a través de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, invita a toda la comunidad marítima a participar en el Programa de Acciones para Promover la Seguridad Marítima y Garantizar la Salvaguarda de la Vida Humana en la Mar, mediante una navegación segura.

Por otro parte, se informa como buena práctica, el establecimiento de la Operación Salvavidas con la finalidad de proporcionar seguridad y vigilancia para proteger la integridad de los vacacionistas nacionales e internacionales que visitan los principales destinos turísticos del país en temporada vacacional, en coordinación con los tres órdenes de gobierno, desplegando a nivel nacional más de 4 mil servidores públicos, 200 unidades de superficie, 16 áreas y 300 terrestres, efectuando funciones de salvavidas, apoyo médico y vigilancia marítima, aérea y terrestre.

**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?**

Aunado a la creciente presencia de las consultas ciudadanas, el Estado mexicano cuenta con el Protocolo para la Implementación de Consultas a Pueblos y Comunidades Indígenas, alineado con los estándares del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo. Dicho protocolo puede ser aplicado para hacer partícipe y consultar los asuntos 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?**

La OMI ha instado a los gobiernos a reconocer a la gente de mar como trabajadores esenciales debido a la importancia de su labor en la cadena de suministros, garantizando y respetando sus derechos humanos, otorgando todas las prioridades de viaje, tránsito y vacunación que ello conlleva y que permitan a la gente de mar, viajar en condiciones de seguridad, utilizando los protocolos de cambio de tripulación encomendados.

Asimismo, la OMI auspicia asociaciones regionales en materia de derechos humanos e inclusión de la mujer en el sector marítimo, buscando eliminar cualquier forma de discriminación en el desarrollo de las actividades del sector, promoviendo parámetros, directrices y recomendaciones que incentiven la participación visible de las mujeres en el sector marítimo, a través de la identificación de necesidades y ofertas de capacitación, de conocimientos técnicos y la creación de oportunidades e iniciativas que fomenten el desarrollo integral de la mujer, como por ejemplo la Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de Latinoamérica (Red MAMLa).

Respecto a las sustancias y desechos peligrosos, se considera que la OMI mantiene una constante revisión de las disposiciones establecidas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (I MDG), con base en diferentes estudios que se efectúan a nivel internacional y donde se visualiza un posible riesgo a los buques debido a una sustancia peligrosa, estableciendo las condiciones necesarias para su transportación y su manejo a bordo.

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

Al momento de discutir temas de transporte marítimo con la OMI o sus Estados miembros, se tratan temas como las condiciones laborales adecuadas de la tripulación, medidas para la prevención de contaminación marítima y protección del medio marítimo.

1. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/223818/01-reglamento_ley_navegacion_comercio_maritimos.pdf> [↑](#footnote-ref-2)