

El Principio del Trato no más Favorable

Gobernanza Climática en MARPOL

- La relevancia que ha tomado el cambio climático ha conllevado a la Sociedad Internacional tomar una serie de medidas y objetivos para poder frenar su impacto. Los Estados han ido reconociendo la necesidad de un medio ambiente limpio como un Derecho Humano de tercera generación asociado a la supervivencia de las especies que hacemos vida en el planeta.
- El impacto de la actividad del transporte marítimo sobre el cambio climático y la alteración de los ecosistemas no es una excepción y por consiguiente la Organización Marítima Internacional ha avanzado en forma importante en planes y programas derivados de Convenios Internacionales Marítimos que persiguen una reducción importante de dicho impacto.
- Esto ha conllevado a un cambio en los principios fundamentales del Derecho Internacional, dándose una mayor cabida al efecto Erga Omnes de las Obligaciones establecidas en las normas de algunos de estos Convenios basándose en un principio reconocido por el Derecho Marítimo como el **Principio del Trato no más Favorable** el cual busca igualar el trato que se le da a todos los buques cuando éstos arriban a puertos de Estados signatarios de los mencionados Convenios, sin importar si el Estado del Pabellón es o no Parte del Tratado Internacional respectivo, lo cual imprime carácter Erga Omnes (No Parte) a las Obligaciones Climáticas contenidas en MARPOL, pretendiendo contribuir así a la Gobernanza Climática Global.
- En virtud de esto nos preguntamos:
 - **¿La protección de los derechos esenciales para la Sociedad Internacional, a través de las Obligaciones Erga Omnes, deja de lado el carácter absoluto del principio Res Inter Alios Acta en la formación de los Tratados?**
 - **¿Cuál es el aporte del PTNMF a la gobernanza climática a través del Anexo VI MARPOL?**
 - **¿Cuál es el nivel de eficacia y los límites del Convenio Internacional MARPOL para promover la protección climática desde la perspectiva del PTNMF?**



Oscar Rodríguez Luna
Abogado / Capitán de Marina Mercante
Especialista en Derecho Marítimo Internacional
Catedrático / Doctorando de la UHU
Correo: orodriguezluna@orodriguezluna.net
Web-Site: www.orodriguezluna.net



Temario

Complejidad de los Asuntos de la Gobernanza Climática

Evolución de la Normativa Ambiental Marítima

El Principio del Trato no más Favorable

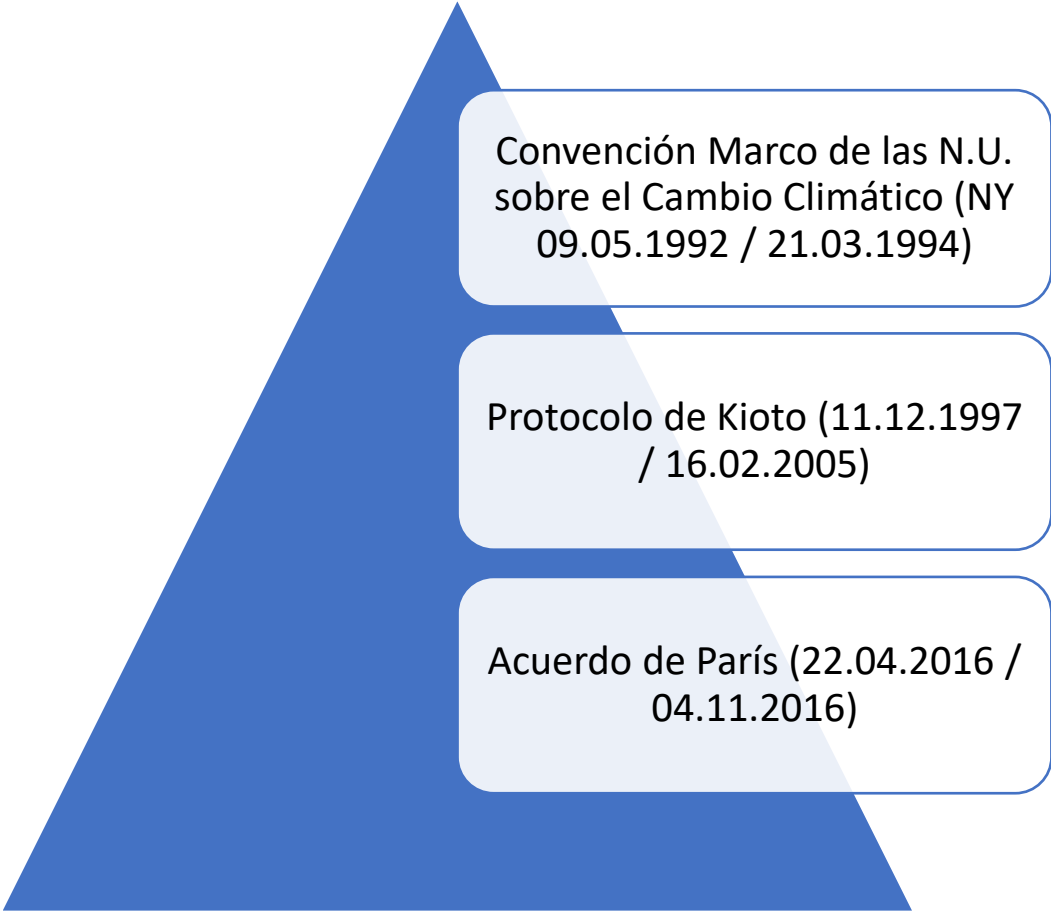
Cuestionamientos en torno a la efectividad de la Gobernanza Climática a través del MARPOL

¿Resuelve CONVEMAR el Problema de la Jurisdicción?

¿Hacia donde vamos?

Conclusiones inacabadas

Marco Jurídico de la Gobernanza Climática (*strictu sensu*)



Convención Marco de las N.U.
sobre el Cambio Climático (NY
09.05.1992 / 21.03.1994)

Protocolo de Kioto (11.12.1997
/ 16.02.2005)

Acuerdo de París (22.04.2016 /
04.11.2016)

Complejidad del Asunto de la Gobernanza Climática

- El cambio climático es un problema de gran significación socio-política que demanda acciones urgentes.
- Se requieren acciones transversales en múltiples sectores, sistemas y escalas.
- La Gobernanza Climática supone un enfoque preventivo y precautorio, con perspectiva de largo plazo y con una aproximación territorial, con los desafíos a que ello conlleva ya que hay que reconocer las distintas capacidades de los Estados para desarrollar e implementar medidas de mitigación.

Evolución de la Normativa Ambiental Marítima

OILPOL 54

MARPOL 1973

CONVEMAR 1982

PROTOCOLO MARPOL 1978 (MARPOL 73/78)

PROTOCOLO MARPOL 1997 (MARPOL)

Evolución del trabajo de la OMI en materia de la Contaminación del Aire

A.655(16): Empleo de Halones como Agentes Extintores a bordo de los Buques (19.10.1989)

MEPC 29/18: Estudio del Instituto Noruego de Investigación de Tecnología Marina A/S (MARINTEK) – (Marzo 1990)

MEPC 29/18/6: Estudio de Det Norske Veritas (DNV) – (Marzo 1990)

Resolución A.719(17): Prevención de la Contaminación del Aire por los Buques (06.11.1991)

Conferencia Internacional de las Partes en el Convenio MARPOL (Septiembre 1997) – Anexo VI del MARPOL

Acuerdos Internacionales Informadores del Anexo VI del MARPOL

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano (Estocolmo 1972)

Convenio sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia – LRTAT (Ginebra 1979)

Protocolo relativo a la lucha contra las emisiones de óxido de nitrógeno o sus flujos transfronterizos (Sofía, 1988)

Convenio sobre la Protección de la Capa de Ozono (Viena, 1985)

Protocolo de Montreal, 1987 (Enmienda de Kigali de 2016 – Reducción de los HFC)

Cumbre de la Tierra (Rio de Janeiro, 1992)

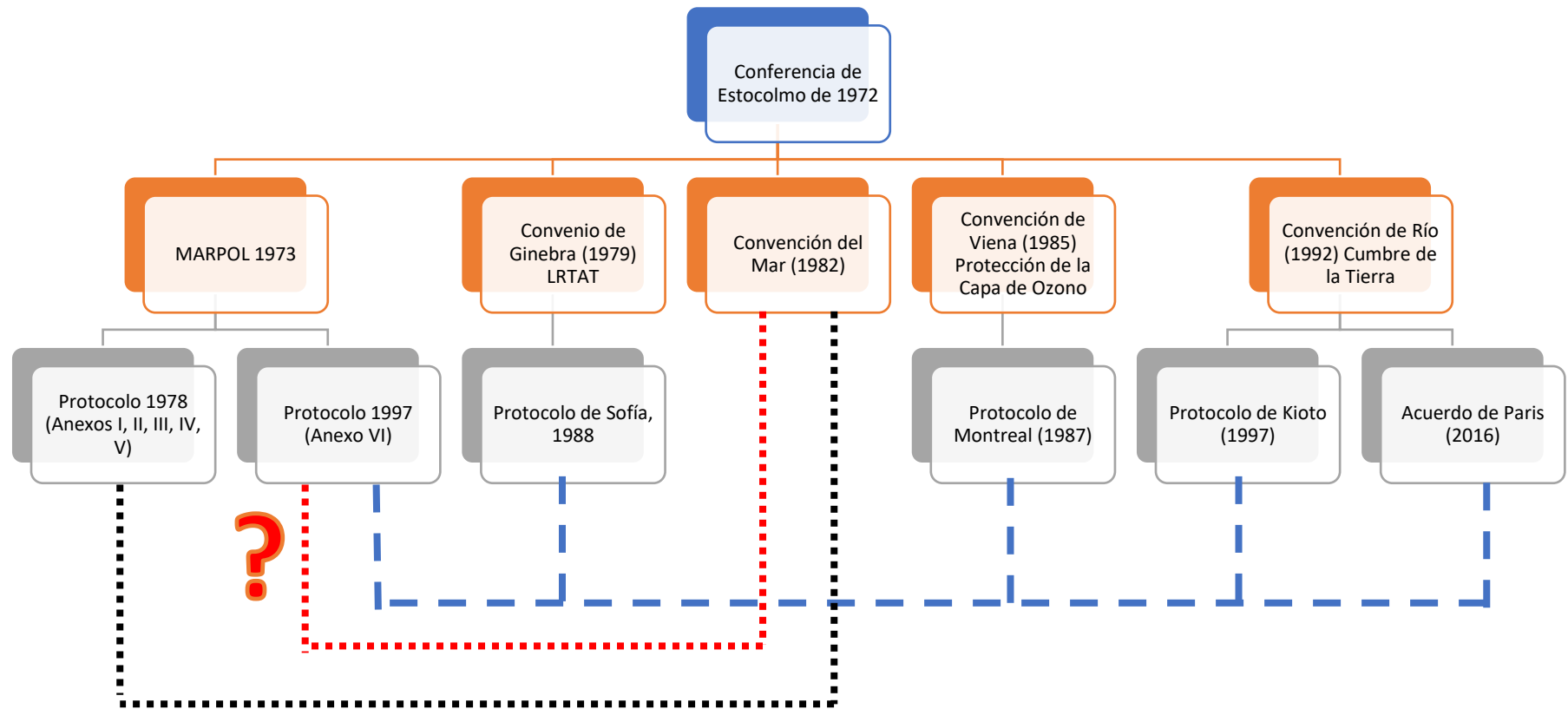
Protocolo de Kioto, 1997

Acuerdo de París, 2016

¿Qué abarca el Anexo VI del MARPOL?

- óxidos de azufre (SO_x)
- óxidos nitrosos (NO_x)
- emisiones deliberadas de sustancias que agotan la capa de ozono (ODS)
- incineración a bordo de los buques
- emisiones de compuestos orgánicos volátiles
- **materia particulada???**

Interrelación entre el Marco Jurídico de la Gobernanza Climática (*en lato sensu*) y la Normativa internacional marítima ambiental



Derechos Humanos de 3ª Generación



REPORTAJES

Decisión histórica: la ONU declara que el medio ambiente saludable es un derecho humano

Principio del Trato no más Favorable en MARPOL

- Artículo 5.4:
 - Respecto a los buques de **Estados no Partes** en el Convenio, las Partes aplicarán **en la medida de lo necesario** las disposiciones del presente Convenio para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques (referido en la Regla 10.3 del Anexo VI de MARPOL).



Cuestionamientos en torno a la efectividad de la Gobernanza Climática a través del MARPOL

- ¿Puede aplicarse el articulado de la CONVEMAR a la contaminación del Aire?
- ¿Cómo queda el cumplimiento de las obligaciones climáticas por parte de los buques, en aquellos casos donde el Estado del Pabellón no es un Estado Parte del Anexo VI del MARPOL?
- ¿Qué pasa si, aun siendo Estado Parte del Anexo VI del MARPOL, el Estado de Pabellón es renuente a sancionar estas violaciones ?
- ¿El espíritu de la CONVEMAR como garante de la Gobernanza de los Océanos legitima a los Estados en la Gobernanza Climática?
- ¿en qué medida las excepciones al “Principio del Estado del Pabellón” codificadas en la Parte XII de CONVEMAR ofrece alternativas para que los Estados ribereños y portuarios sancionen el incumplimiento de las obligaciones climáticas en alta mar en aquellos casos en los que el Estado del pabellón no lo haga?
- ¿Cuál es la medida de autoridad en términos espaciales y temporales que el PTNMF consagrado en MARPOL Anexo VI otorga a los Estados ribereños y portuarios dentro de una suerte de gobernanza climática internacional?

Contaminación del Medio Marino (CONVEMAR Art. 9.2)

- Por “contaminación del medio marino” se entiende la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía **en el medio marino** incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

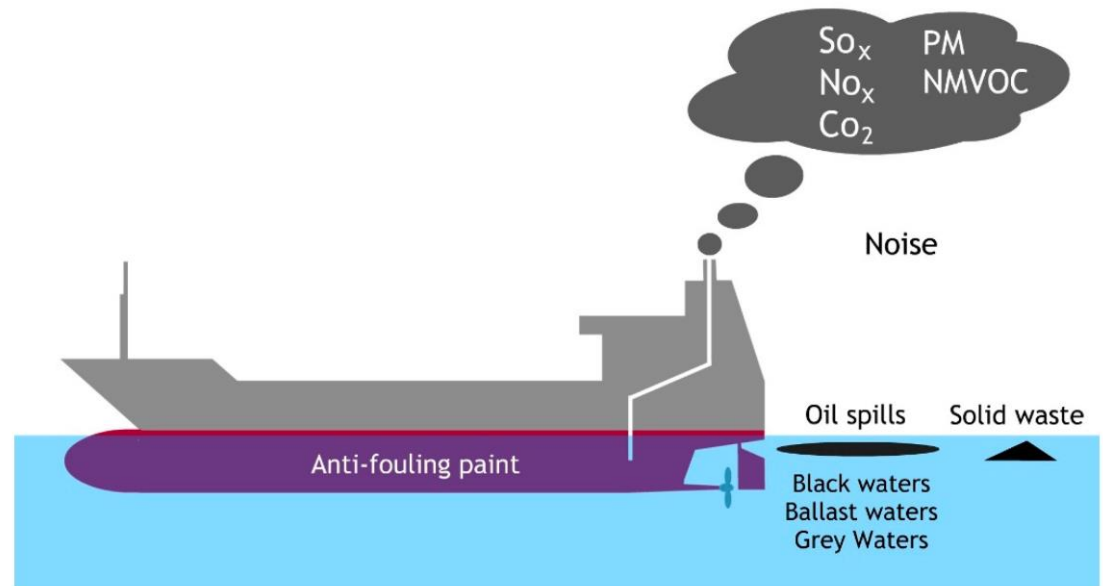
El término “descarga” según MARPOL

- Por **descarga**, en relación con las sustancias perjudiciales o con afluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.



Dos grandes problemas

- Ejecución
- Detección



Solución a través del Anexo VI del MARPOL (Art. 11.6)

- Las normas de derecho internacional relativas a la prevención, reducción y contención de la contaminación del medio marino ocasionada por los buques, incluidas **las relativas a ejecución y garantías**, que estén en vigor en el momento de la **aplicación o interpretación del presente anexo** se aplicarán **mutatis mutandis** a las reglas y normas establecidas en el mismo.



MUTATIS MUTANDIS
CAMBIANDO LO QUE HAY QUE CAMBIAR

Drones en los puertos

¿Y en Aguas Internacionales?



Maritime Zones

200 miles

Exclusive Economic Zone

¿Hasta que punto son eficaces las sanciones?

200 miles

Exclusive Economic Zone

Multas vs. Ahorro

¿Cómo se detecta la violación? y si se detecta ¿Puede un ERP o EC Sancionar?



High seas



Continental shelf

Continental shelf

Deep sea bed

¿El PTNMF nos da garantía de la efectividad de la Gobernanza Climática?



PSC

PSC

Land

Land

Territorial sea (3-12 miles)

Contiguous zone (12 miles)

Contiguous zone (12 miles)

Territorial sea (3-12 miles)



Hacia donde vamos y a que costo
Incertidumbre!!

Conclusiones inacabadas

- La gobernanza climática es compleja. Las estrategias y sus objetivos hacia una mayor contribución del transporte marítimo al problema de las emisiones de agentes contaminantes y el cambio climático lucen ambiciosos y desafiantes, pero si no existe un alto nivel de compromiso por parte de todos los Estados en el reconocimiento de la globalidad del problema y por consiguiente del cumplimiento de los acuerdos internacionales, indefectiblemente se verá afectada la efectividad en la implementación de los mismos.
- Partiendo del principio de globalidad hay que reconocer que la mejor vía para establecer un control eficaz sobre las acciones que inciden negativamente en un valor común, como es el medio ambiente, es la adopción de tratados internacionales y estrategias de actuación globales.
- El problema de la contaminación del aire y del cambio climático requieren de una solución global sin dejar de lado el principio de equidad dentro del marco del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, pero siendo firmes en el logro de los objetivos.
- La intervención de los Estados puede ayudar a acelerar la viabilidad comercial y la viabilidad técnica de determinadas medidas. Los Armadores pueden desempeñar un papel fundamental, algunos de los cuales ya son pioneros en el sector de los buques con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono. Vamos avanzando hacia objetivos de eficiencia energética más estrictos que incluye límites de velocidad y un estándar de combustible bajo en carbono.
- Es pertinente señalar que la OMI en sus normas internacionales no deja de lado a los Estados con economías en desarrollo con recursos limitados y cuyas economías dependen del Transporte Marítimo estableciendo procedimientos claros que permiten aminorar las cargas de las obligaciones impuestas por las regulaciones ambientales además de recibir cooperación técnica y apoyo económico.

Gracias por su Atención

El futuro
está en
nuestras
manos

