



**MISIÓN PERMANENTE DE PANAMÁ
ANTE LAS NACIONES UNIDAS
Y OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES**
Ginebra, Suiza

MPPG/093-21

La Misión Permanente de Panamá ante las Naciones Unidas y otros Organismos Internacionales acreditados en Ginebra saluda atentamente a la Honorable Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos -Subdivisión de los Procedimientos Especiales-, y tiene el honor de referirse a la Nota con referencia No. AL PAN 3/2020, de fecha 14 de diciembre de 2020, contentiva de una comunicación conjunta suscrita por el Sr. David R. Boyd, Relator Especial sobre la cuestión de las obligaciones de derechos humanos relacionadas con el disfrute de un medio ambiente sin riesgos, limpio, saludable y sostenible; la Sra. Anita Ramasastry, Presidenta-Relatora del Grupo de Trabajo sobre la cuestión de los derechos humanos y las empresas transnacionales y otras empresas; el Sr. Michael Fakhri, Relator Especial sobre el derecho a la alimentación; y el Sr. Marco A. Orellana, Relator Especial sobre las implicaciones para los derechos humanos de la gestión y eliminación ecológicamente racionales de las sustancias y los desechos peligrosos, en relación con el derrame de petróleo del buque granelero japonés MV Wakashio, bajo bandera de Panamá frente a las costas de Mauricio, que tuvo lugar desde el 25 de julio de 2020 y sus consecuencias.

Sobre este particular, la Misión Permanente de Panamá tiene a bien remitirle en adjunto las observaciones y respuestas del Estado panameño, las cuales fueron suministradas por la Autoridad Marítima de Panamá y el Ministerio de Ambiente.

La Misión Permanente de Panamá ante las Naciones Unidas y otros Organismos Internacionales acreditados en Ginebra, aprovecha la oportunidad para reiterar a la Honorable Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos - Subdivisión de los Procedimientos Especiales -, las seguridades de su más alta consideración.

Ginebra, 15 de febrero de 2021.



A la Honorable
SUBDIVISIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS ESPECIALES
OFICINA DEL ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS DERECHOS HUMANOS
Ginebra

Panamá, 21 de enero de 2021
Nota No.100-01-014-DGMM

Licenciada Ávila:

Tengo el honor de dirigirme a Usted, en ocasión de referirme a la Nota DGOCI-DG-MIRE-2020-44002 del 17 de diciembre de 2020, a través de la cual nos remite copia de la nota AL PAN 3/2020 del 14 de diciembre de 2020, la cual contiene nueve (9) preguntas formuladas en comunicación suscrita por el señor David R. Boyd, Relator Especial sobre la cuestión de obligaciones de derechos humanos relacionadas con el disfrute de un medio ambiente sin riesgos, limpio, saludable y sostenible; la señora Anita Ramasastry, Presidenta-Relatora del Grupo de Trabajo sobre la cuestión de los derechos humanos y las empresas transaccionales y otras empresas; el señor Michael Fakahri, Relator Especial sobre el derecho a la alimentación; y el señor Marco Orellana, Relator Especial sobre las implicaciones para los derechos de la gestión y eliminación ecológicamente racionales a las sustancias y los desechos peligrosos, referente al derrame de petróleo del buque granelero japonés MV WAKASHIO, bajo bandera de Panamá, frente a las costas de Mauricio, que tuvo lugar desde el 25 de julio de 2020.

Como cuestión previa, es mi deber aclarar que el siniestro marítimo muy grave ocurrido en las costas de la República de Mauricio a causa del encallamiento de la nave de bandera panameña WAKASHIO, ocasionó el derrame del combustible de la nave, no así un derrame de "petróleo", como se señala en la Nota oficial. La embarcación transportaba alrededor de 4,000 toneladas de combustible, necesaria para su operación durante su navegación, y su diseño estructural, siendo un buque granelero, no tenía la capacidad de transportar cargas de hidrocarburos persistentes como sería en caso de petróleo.

Entiéndase además que la situación primaria de la nave se fundamenta en una varada o encallamiento ocurrido el 25 de julio de 2020, la cual no genera el derrame del combustible inicialmente, muy por el contrario, el derrame se da a partir del 6 de agosto de 2020, es decir doce (12) días después de la varada, debido a la acción poco efectiva del Estado ribereño y de los propietarios de la nave en tiempo oportuno, además de la poca ayuda que se le brindó a la nave en el siniestro marítimo que desde su encalladura, no había representado derrame de combustible alguno, accidente que pudo haber sido solucionado con las medidas preventivas adecuadas.

Deseamos manifestar que la Autoridad Marítima de Panamá lamenta el hecho acontecido en las costas de la República de Mauricio, por lo que esta entidad, en representación de la República de Panamá, ha tomado las acciones necesarias bajo su responsabilidad internacional en calidad de Estado de Abanderamiento, a fin de garantizar el cumplimiento efectivo de los Convenios internacionales que establecen el compromiso de realizar la investigación de todo siniestro sufrido por los buques de nuestro pabellón, con especial atención al cumplimiento del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código sobre Investigación de Siniestros) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Explicado lo anterior, detallamos las respuestas a las preguntas formuladas, a saber:

1. Sírvase proporcionar cualquier información adicional y/o comentarios que pueda tener sobre la información mencionada.

R/. En verificación de los hechos con la investigación preliminar realizada por esta Dirección General, podemos hacer de su conocimiento que el resto de la proa del barco, cuando la

compañía contratada por los operadores realizó la operación de hundimiento, el Gobierno de Panamá, no tenía conocimiento ni del día ni hora que realizarían esa operación y en qué posición lo harían.

Al registro panameño de buques no se le tomó en cuenta para realizar esta operación, muy por el contrario, se nos informó vía correo electrónico que la sección del buque en mención sería llevada a desguace a la República de la India. Esta decisión entendemos que fue tomada directamente por las autoridades locales juntamente con los dueños de la nave y la empresa contratada para el salvataje.

2. Sírvase proporcionar información sobre los planes, procedimientos y recursos de respuesta al derrame de petróleo que el Gobierno de su Excelencia ha puesto en marcha.

R/. Podemos indicar que todos los buques de bandera panameña superiores a 1,000 toneladas de arqueo bruto, deben llevar a bordo un Certificado de Seguro relativo a la Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (Bunker Convention Certificate 2001), donde se certifica que la nave mantiene un seguro u otra garantía financiera vigente en caso de derrame que surja por algún incidente o accidente marítimo y donde la aseguradora o P&I de la embarcación, por medio de sus representantes, ponen en acción los planes y sus procedimientos de respuesta al derrame de hidrocarburos y contaminación ocasionado al medio marino.

Adicionalmente, el Convenio MARPOL, en su Anexo I, Regla 37, es explícito y se prescribe que las naves que sean superiores a 400 toneladas de arqueo bruto, mantengan a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP). En dicho plan se incluye el procedimiento que deben seguir las tripulaciones, las empresas y la lista de contacto del buque para notificar un suceso de contaminación y la descripción de las medidas que deben adoptar a bordo, a efectos de reducir o contener la descarga de hidrocarburos resultante del suceso. Sobre el particular, la nave WAKASHIO mantenía a bordo el SOPEP debidamente preparado, revisado y aprobado por la Organización Reconocida Nippon Kaiji Kyokai (NKK).

3. ¿Qué medidas se están adoptando para reducir o eliminar los efectos del derrame de petróleo en los derechos humanos, incluidos los derechos a la alimentación, la salud y un medio ambiente saludable?

R/. Esta respuesta no es de competencia de esta Dirección General, conforme a las responsabilidades de Estado de Abanderamiento reconocidas por la OMI.

4. ¿Qué medidas se han adoptado en nombre del Gobierno de su Excelencia para garantizar al público su derecho a recibir información oportuna y accesible sobre los efectos del derrame de petróleo en la salud y el medio ambiente, así como sobre las medidas que se están adoptando para limpiar y restaurar el medio ambiente?

R/. Para garantizar al público en general y medio marítimo mundial, se han emitido notas de prensa en la página web, así como circulares en los sitios y cuentas oficiales de comunicación de redes de la Autoridad Marítima de Panamá sobre las investigaciones de seguridad que se están realizando con este accidente marítimo. En el mes de agosto y septiembre de 2020 se emitieron 2 notas de prensa.

Igualmente, es necesario indicar que las comunicaciones locales en referencia al suceso de la contaminación y posibles daños ambientales, están siendo manejadas de manera unilateral por el Estado ribereño, que en este caso, es el Gobierno de la República de Mauricio. Lo anterior, es a consecuencia de las responsabilidades propias de dicho Estado como miembro de la OMI y

también como signatario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), el cual debe ser garante del cumplimiento de estas normas internacionales. En ese sentido, el artículo 211 de la CONVEMAR establece que los Estados ribereños, en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, podrán dictar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros. Asimismo, la OMI ha establecido en el cumplimiento de los instrumentos vinculantes y responsabilidades, que el Estado ribereño debe adoptar los mecanismos necesarios para responder rápidamente a los sucesos de contaminación ocurridos en sus aguas, así como también colaborar con los Estados de abanderamiento en la investigación de los siniestros marítimos.

5. ¿Qué medidas se han adoptado en nombre del Gobierno de su Excelencia para garantizar que el público tenga derecho a participar en la investigación necesaria, y en la adopción de decisiones sobre las actividades de limpieza y restauración, incluida la decisión relativa al destino del buque averiado?

R/. Por lo que nos compete con las normativas y legislaciones nacionales e internacionales, las investigaciones realizadas por la entidad pública designada por el Gobierno de Panamá, son investigaciones de seguridad bajo el respaldo del Código sobre Investigación de Siniestros de la OMI. Estas investigaciones son de carácter de seguridad, además de confidencialidad, por lo tanto tenemos el derecho de no compartir información a terceras personas que no formen parte de las investigaciones como Estado de intereses de consideración, según las prescripciones del precitado Código.

Sin embargo, estos reportes de investigación, una vez concluidos, son enviados a la Organización Marítima Internacional y posteriormente, son publicados para el uso de sus Estados miembros; consecuentemente, son analizados en los respectivos foros de este organismo para evitar la recurrencia de los mismos.

6. Sírvase proporcionar información sobre la forma en que el Gobierno de su Excelencia está protegiendo el derecho a la alimentación, en lo que respecta a la protección de los medios de subsistencia de los pescadores de la zona afectada, y sobre las medidas previstas para indemnizar a las víctimas que han sufrido los efectos del derrame de petróleo.

R/. Esta respuesta no es de competencia de esta Dirección General, conforme a las responsabilidades de Estado de Abanderamiento reconocidas por la OMI.

7. Sírvase destacar las medidas que el Gobierno de su Excelencia ha adoptado o está considerando la posibilidad de adoptar, incluida las políticas, la legislación y los reglamentos, para cumplir sus obligaciones extraterritoriales de protección contra las violaciones de los derechos humanos cometidas por las empresas bajo su territorio y/o jurisdicción actúen con debida diligencia en materia de derechos humanos para identificar, prevenir, mitigar y dar cuenta de la forma en que abordan sus repercusiones en los derechos humanos en todas sus operaciones, como se establece en los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre la empresas y los derechos humanos.

R/. Esta respuesta no es de competencia de esta Dirección General, conforme a las responsabilidades de Estado de Abanderamiento reconocidas por la OMI.

8. Sírvase describir las orientaciones, si las hubiera, que el Gobierno ha proporcionado a las empresas en su jurisdicción y/o territorio sobre la forma de respetar los derechos humanos en todas sus operaciones de conformidad con los Principios Rectores de las Naciones Unidas. Esta orientación puede incluir medidas, entre otras, la realización de la debida diligencia en materia

de derechos humanos, la celebración de consultas significativas con las partes interesadas que puedan verse afectadas y la reparación de cualquier repercusión negativa.

R/. Esta respuesta no es de competencia de esta Dirección General, conforme a las responsabilidades de Estado de Abanderamiento reconocidas por la OMI.

9. Sírvase proporcionar información sobre las medidas que el Gobierno de su Excelencia está adoptando o considerando la posibilidad de adoptar para garantizar que las personas afectadas por abusos de los derechos humanos relacionados con las empresas en su jurisdicción y/o territorio tengan acceso a un recurso efectivo de conformidad con los Principios Rectores de las Naciones Unidas.

R/. Esta respuesta no es de competencia de esta Dirección General, conforme a las responsabilidades de Estado de Abanderamiento reconocidas por la OMI.

Adicionalmente, deseamos manifestar que el desarrollo de la investigación de este siniestro marítimo está actualmente en proceso, por lo que el reporte oficial se mantiene pendiente de culminar y ser entregado a la OMI, debido a que la policía local del Gobierno de la República de Mauricio, aún mantiene bajo custodia, información relevante como los registros de mantenimiento, bitácora de puente y máquina, el registrador de datos de travesía, entre otros elementos de prueba, de los cuales no hemos podido tener acceso a estos. Por consiguiente, creemos prudente que se interpongan los buenos oficios, para que por conducto de los canales diplomáticos correspondientes, el Gobierno de la República de Mauricio nos coopere y facilite toda la información para concluir con el reporte de investigación, en cumplimiento con los instrumentos internacionales aplicables.

Así mismo, esta Dirección General de Marina Mercante queda a su disposición para brindarle cualquier información adicional que se requiera para los fines pertinentes.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterar a usted, las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.



ING. RAFAEL N. CIGARRUISTA G.

Director General

Licenciada

CARMEN ÁVILA

Directora General de Organismos y
Conferencias Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores
E. S. D.

cc. Lcda.Osiris Venega - Jefa del Departamento de Desarrollo Social y Derechos Humanos

RNCG/pa

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

DIRECCIÓN GENERAL DE ORGANISMOS Y CONFERENCIAS INTERNACIONALES

Comunicación Conjunta de los Procedimientos Especiales MV WAKASHIO

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) aclara que el siniestro marítimo grave ocurrido en las costas de la República de Mauricio a causa del encallamiento de la nave de bandera panameña WAKASHIO, ocasionó el derrame del combustible de la nave, no así un derrame de “*petróleo*” como se señala en la nota enviada por los Procedimientos Especiales.

La embarcación transportaba alrededor de 4,000 toneladas de combustible, necesaria para su operación durante su navegación, y su diseño estructural, siendo un buque granelero, no tenía la capacidad de transportar cargas de hidrocarburos persistentes como sería en caso de petróleo.

Adicional indica la AMP, que la situación primaria de la nave se fundamenta en una varada o encallamiento ocurrido el 25 de julio de 2020, la cual no genera el derrame de combustible inicialmente; por el contrario, el derrame se da a partir del 6 de agosto de 2020, es decir doce (12) días después de la varada, debido a la acción poco efectiva del Estado ribereño y de los propietarios de la nave en tiempo oportuno; además de la poca ayuda que se le brindó a la nave en el siniestro marítimo que desde su encalladura, no había representado derrame de combustible alguno, accidente que pudo haber sido solucionado con las medidas preventivas adecuadas.

La República de Panamá, a través de la Autoridad Marítima de Panamá lamenta el hecho acontecido en las costas de la República de Mauricio, por ello se han tomado las acciones necesaria bajo su responsabilidad internacional en calidad de Estado de Abanderamiento, a fin de garantizar el cumplimiento efectivo de los Convenios Internacionales que establecen el compromiso de realizar la investigación de todo siniestro sufrido por los buques de nuestro pabellón, con especial atención al cumplimiento del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código sobre Investigación de Siniestros) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

1. Sírvasse proporcionar cualquier información adicional y/o comentarios que pueda tener sobre la información mencionada

En verificación de los hechos con la investigación preliminar realizada por la Dirección General de Marina Mercante de la AMP, indican que el resto de la proa del barco, cuando la compañía contratada por los operadores realizó la operación de hundimiento,

el Gobierno de Panamá no tenía conocimiento ni del día ni hora que realizarían esa operación y en qué posición lo harían.

Al registro panameño de buques no se le tomó en cuenta para realizar esta operación, muy por el contrario, se nos informó vía correo electrónico que la sección del buque en cuestión sería llevada a desguace a la República de la India. Esta decisión entendemos que fue tomada directamente por las autoridades locales juntamente con los dueños de la nave y la empresa contratada para el salvataje.

2. Sírvasse proporcionar información sobre los planes, procedimientos y recursos de respuesta al derrame de petróleo que el Gobierno de Su Excelencia ha puesto en marcha

Todos los buques de bandera panameña superiores a 1,000 toneladas de arqueo bruto, deben llevar a bordo un Certificado de Seguro relativo a la Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (Bunker Convention Certificate 2001), donde se certifica que la nave mantiene un seguro u otra garantía financiera vigente en caso de derrame que surja por algún incidente o accidente marítimo y donde la aseguradora o P&I de la embarcación, por medio de sus representantes, ponen en acción los planes y sus procedimientos de respuesta al derrame de hidrocarburos y contaminación ocasionado al medio marino.

Adicionalmente, el Convenio MARPOL, en su Anexo I, Regla 37, es explícito y se prescribe que las naves que sean superiores a 400 toneladas de arqueo bruto, mantengan a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP). En dicho plan se incluye el procedimiento que deben seguir las tripulaciones, las empresas y la lista de contacto del buque para notificar un suceso de contaminación y la descripción de las medidas que deben adoptar a bordo, a efectos de reducir o contener la descarga de hidrocarburos resultante del suceso. Sobre el particular, la nave WAKASHIO mantenía a bordo el SOPEP debidamente preparado, revisado y aprobado por la Organización Reconocida Nippon Kaiji Kyokai (NKK).

3. ¿Qué medidas se están adoptando para reducir o eliminar los efectos del derrame de petróleo en los derechos humanos, incluidos los derechos a la alimentación, la salud y un medio ambiente saludable?

La República de Panamá en cumplimiento con los convenios internacionales de protección al ambiente y prevención a la contaminación, tales como el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), la Convención sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otros materiales de 1972, se ha comprometido en velar por que los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio cumplan las reglas y estándares internacionales aplicables, así como las leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por sus buques.

Además, en particular, las medidas apropiadas para asegurar que los buques que enarbolan el pabellón panameño o buques internacionales dentro de nuestras aguas

jurisdiccionales cumplan con las reglas y estándares internacionales, además de nuestras leyes y reglamentos ambientales.

En caso de producirse contaminación por buques de pabellón panameño, Panamá, sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 218, 220 y 228 de CONVEMAR, ordenará una investigación inmediata, como se ha realizado y, cuando corresponda, iniciará procedimientos respecto de la presunta infracción independientemente del lugar donde se haya cometido ésta o se haya producido o detectado la contaminación causada por dicha infracción.¹

4. ¿Qué medidas se han adoptado en nombre del Gobierno de Su Excelencia para garantizar al público su derecho a recibir información oportuna y accesible sobre los efectos del derrame de petróleo en la salud y el medio ambiente, así como sobre las medidas que se están adoptando para limpiar y restaurar el medio ambiente?

Para garantizar al público en general y medio marítimo mundial, la República de Panamá a través de la AMP ha emitido notas de prensa en la página web, así como circulares en los sitios y cuentas oficiales de comunicación de redes de la Autoridad Marítima de Panamá, sobre las investigaciones de seguridad que se están realizando con este accidente marítimo. En el mes de agosto y septiembre de 2020 se emitieron 2 notas de prensa.

Igualmente, es necesario indicar que las comunicaciones locales en referencia al suceso de la contaminación y posibles daños ambientales, están siendo manejadas de manera unilateral por el Estado ribereño, que en este caso, es el Gobierno de la República de Mauricio. Lo anterior, es a consecuencia de las responsabilidades propias de dicho Estado como miembro de la OMI y también como signatario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), el cual debe ser garante del cumplimiento de estas normas internacionales. En ese sentido, el artículo 211 de la CONVEMAR, establece que los Estados ribereños, en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, podrán dictar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros. Asimismo, la OMI ha establecido en el cumplimiento de los instrumentos vinculantes y responsabilidades, que el Estado ribereño debe adoptar los mecanismos necesarios para responder rápidamente a los sucesos de contaminación ocurridos en sus aguas, así como también colaborar con los Estados de abanderamiento en la investigación de los siniestros marítimos.

En cuanto al Texto Único de la Ley 41 de 1998, General de Ambiente de la República de Panamá, se establece principios y lineamiento de acceso a la información al dar prioridad a los mecanismos e instrumentos para la prevención de la contaminación y la restauración ambiental, en la gestión pública y privada de ambiente, divulgando información oportuna para promover el cambio de actitud. Complementando este principio con el principio décimo de la Declaración de Río sobre el Ambiente y el

¹ Información suministrada por el Ministerio de Ambiente

Desarrollo, adoptada en la Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, llevada a cabo en Río de Janeiro, en junio de 1992, en cuanto a mejorar el modo de tratar las cuestiones ambientales con la participación de todos los ciudadanos interesados, en el nivel que corresponda. En el plano nacional, dando acceso a todas las personas de la información sobre el ambiente que dispone el Ministerio de Ambiente, incluida la información sobre los materiales y las actividades que encierran peligro en sus comunidades, así como la oportunidad de participar en los procesos de adopción de decisiones.²

5. ¿Qué medidas se han adoptado en nombre del Gobierno de Su Excelencia para garantizar que el público tenga derecho a participar en la investigación necesaria y en la adopción de decisiones sobre las actividades de limpieza y restauración, incluida la decisión relativa al destino del buque averiado?

Por lo que nos compete con las normativas y legislaciones nacionales e internacionales, las investigaciones realizadas por la entidad pública designada por el Gobierno de Panamá, son investigaciones de seguridad bajo el respaldo del Código sobre Investigación de Siniestros de la OMI. Estas investigaciones son de carácter de seguridad, además de confidencialidad, por lo tanto tenemos el derecho de no compartir información a terceras personas que no formen parte de las investigaciones como Estado de intereses de consideración según las prescripciones del precitado Código.

Sin embargo, estos reportes de investigación, una vez concluidos, son enviados a la Organización Marítima Internacional y posteriormente publicados para el uso de sus Estados miembros; consecuentemente son analizados en los respectivos foros de este organismo para evitar la recurrencia de los mismos.

6. Sírvase proporcionar información sobre la forma en que el Gobierno de Su Excelencia está protegiendo el derecho a la alimentación, en lo que respecta a la protección de los medios de subsistencia de los pescadores de la zona afectada, y sobre las medidas previstas para indemnizar a las víctimas que han sufrido los efectos del derrame de petróleo.

La República de Panamá considera que esta pregunta no es de su competencia, conforme a las responsabilidades de Estado de abanderamiento reconocidas por la OMI.

³

7. Sírvase destacar las medidas que el Gobierno de Su Excelencia ha adoptado o está considerando la posibilidad de adoptar, incluidas las políticas, la legislación y los reglamentos, para cumplir sus obligaciones extraterritoriales de protección contra las violaciones de los derechos humanos cometidas por las empresas bajo su territorio y/o jurisdicción actúen con debida diligencia en materia de derechos humanos para identificar, prevenir, mitigar y dar cuenta de la forma en que abordan sus repercusiones en los derechos humanos en

² Información suministrada por el Ministerio de Ambiente.

³ Información suministrada por la Autoridad Marítima de Panamá

todas sus operaciones, como se establece en los Principio Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos.

La República de Panamá considera que esta pregunta no es de su competencia, conforme a las responsabilidades de Estado de abanderamiento reconocidas por la OMI.

- 8. Sírvasse describir las orientaciones, si las hubiera, que el Gobierno ha proporcionado a las empresas en su jurisdicción y/o territorio sobre la forma de respetar los derechos humanos en todas sus operaciones de conformidad con los Principios Rectores de las Naciones Unidas. Esta orientación puede incluir medidas, entre otras, la realización de la debida diligencia en materia de derechos humanos, la celebración de consultas significativas con las partes interesadas que puedan verse afectadas y la reparación de cualquier repercusión negativa.**

La República de Panamá considera que esta pregunta no es de su competencia, conforme a las responsabilidades de Estado de abanderamiento reconocidas por la OMI.

- 9. Sírvasse proporcionar información sobre las medidas que el Gobierno de Su Excelencia está adoptando o considerando la posibilidad de adoptar para garantizar que las personas afectadas por abusos de los derechos humanos relacionados con las empresas en su jurisdicción y/o territorio tengan acceso a un recurso efectivo de conformidad con los Principios Rectores de las Naciones Unidas.**

La República de Panamá considera que esta pregunta no es de su competencia, conforme a las responsabilidades de Estado de abanderamiento reconocidas por la OMI.