

OMISIONES QUE MATAN

ESTÁNDARES EN SEGURIDAD
VEHICULAR Y CALIDAD
DEL AIRE, SU IMPACTO EN
LOS DERECHOS HUMANOS

*Paula Angarita Tovar
Johnattan García Ruiz
Diana Guarnizo Peralta*

DOCUMENTOS 66

Dejusticia

DOCUMENTOS 66

PAULA ANGARITA TOVAR

Abogada de la Universidad Externado de Colombia. Ha trabajado en la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y ha sido asistente de investigación y pasante de la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Actualmente es investigadora en el Área de Justicia Económica en Dejusticia. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4568-7814>

JOHNATTAN GARCÍA RUIZ

Abogado de la Universidad de los Andes y magíster en Salud Pública con énfasis en Salud Global de la Universidad de Harvard. Es profesor en Derecho y Salud Global de la Universidad de los Andes y la Universidad del Rosario, así como investigador visitante en la Escuela T.H. Chan de Salud Pública de Harvard. Se desempeñó como investigador principal en el Área de Justicia Económica en Dejusticia. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7179-128X>

DIANA GUARNIZO PERALTA

Abogada y especialista en Derecho Constitucional de la Universidad Nacional de Colombia. PhD en Derecho y LLM en Derecho Internacional de los Derechos Humanos de la Universidad de Essex. Ha sido profesora visitante de la Universidad Nacional de Colombia, Universidad Externado de Colombia, Universidad del Rosario, Universidad de Londres y Universidad de Essex. Actualmente se desempeña en Dejusticia como directora del Área de Justicia Económica. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-7615-7475>

**Omisiones
que matan**
Estándares en
seguridad vehicular
y calidad del aire,
su impacto en los
derechos humanos

Paula Angarita Tovar

Johnattan García Ruiz

Diana Guarnizo Peralta

Dejusticia

Angarita, Paula.

Omisiones que matan. Estándares en seguridad vehicular y calidad del aire, su impacto en los derechos humanos / Paula Angarita Tovar, Johnattan García Ruiz, Diana Guarnizo Peralta. -- Bogotá: Editorial Dejusticia, 2021.

69 páginas; gráficas; 24 cm. -- (Documentos; 66)

ISBN 978-958-5597-78-5

1. Seguridad vehicular 2. Contaminación atmosférica 3. Siniestros viales 4. Salud pública 5. Foro Mundial de Armonización de Estándares Vehiculares (WP.29). I. Tít. II. Serie.

Documentos Dejusticia 66

OMISIONES QUE MATAN

Estándares en seguridad vehicular y calidad del aire,
su impacto en los derechos humanos

Este libro ha sido elaborado con la ayuda de una subvención de The Global Road Safety Partnership, un proyecto organizado por la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (FICR). El contenido de este documento es responsabilidad exclusiva de los autores y en ningún caso puede considerarse que refleja las posiciones de la Federación Internacional.

ISBN: 978-958-5597-79-2 Versión digital
978-958-5597-78-5 Versión impresa

Centro de Estudios de Derecho, Justicia y Sociedad, Dejusticia
Calle 35 N° 24-31, Bogotá, D.C.
Teléfono: (57 1) 608 3605
Correo electrónico: info@dejusticia.org
<https://www.dejusticia.org>



Este texto puede ser descargado gratuitamente en <https://www.dejusticia.org>
Licencia Creative Commons 4.0 Internacional
Atribución - No Comercial - Compartir Igual.

Corrección de estilo: Andrés Felipe Hernández C.
Preprensa: Marta Rojas
Cubierta: Alejandro Ospina
Impresión: Ediciones Antropos Ltda.
Bogotá, junio de 2021

Contenido

Introducción	7
1. SEGURIDAD VEHICULAR Y CALIDAD DEL AIRE: IMPACTOS DIRECTOS E INDIRECTOS EN VIDAS PERDIDAS	11
Siniestralidad vehicular.....	11
Contaminación atmosférica.....	15
2. INTENTOS DE UNIFICACIÓN NORMATIVA EN MATERIA DE SEGURIDAD VEHICULAR Y CALIDAD DEL AIRE A NIVEL GLOBAL	21
3. LA REGULACIÓN SOBRE SEGURIDAD VEHICULAR Y CALIDAD DEL AIRE: SU IMPACTO EN LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS	27
Derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud.....	27
Derecho al medio ambiente sano en torno a la calidad del aire.....	33
Derecho de niños, niñas y adolescentes	37
4. OBLIGACIONES ESTATALES RESPECTO DEL SECTOR EMPRESARIAL EN EL MARCO DEL DERECHO INTERNACIONAL DE LOS DERECHOS HUMANOS	41
La responsabilidad de las empresas de respetar derechos humanos	45
CONCLUSIÓN	49
BIBLIOGRAFÍA	51

INTRODUCCIÓN

Transportarnos es una necesidad vital. A diario realizamos desplazamientos en medios motorizados con el fin de desempeñar funciones vitales —tales como trabajar, educarnos, socializar y recrearnos— o para impulsar la economía a través del transporte de bienes y servicios. Dentro de las distintas formas de transporte, el vehicular es una de las más frecuentes. Se calcula que, al menos, en Bogotá D.C. y su área metropolitana¹ se realizan alrededor de 2,3 millones de viajes diarios en vehículos particulares (Alcaldía de Bogotá, 2019).

El incremento del transporte vial ha supuesto una carga importante para la salud de las personas, que se manifiesta en forma de traumatismos por siniestros de tránsito y enfermedades respiratorias. Cada día se presentan siniestros viales que afectan la vida, la salud y la integridad de miles de personas alrededor del mundo, lo que la convierte en una de las 10 primeras causas de pérdida de vidas humanas a nivel mundial (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2018a). Históricamente, estas situaciones han sido presentadas como “accidentes” y se ha señalado que ocurren debido a los comportamientos y/o los estados de los usuarios en las vías. Por otro lado, millones de personas ven afectado su estado de salud día a día por la nociva calidad del aire que se respira, lo que ocasiona el aumento de enfermedades cardiorrespiratorias. De hecho, a nivel mundial una de cada ocho muertes fueron atribuibles a los efectos de la contaminación atmosférica (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2018b).

1 Los municipios aledaños a Bogotá que conforman el área metropolitana son 18: La Calera, Sopo, Tocancipá, Gachancipá, Zipaquirá, Tabio, Cajicá, Chía, Tenjo, Cota, Funza, Madrid, El Rosal, Facatativá, Funza, Mosquera, Bojacá, Soacha y Sibaté.

En ambos casos, la ausencia de estándares de seguridad vehicular y calidad del aire terminan impactando, ya sea de manera directa o indirecta, vidas humanas y, con ello, los derechos a la salud, la vida y el medio ambiente sano de millones de personas. En efecto, aunque no se trata de acciones voluntarias o deseadas, el daño generado por la inacción u omisión estatal se manifiesta de forma clara en fallecimientos que podrían ser fácilmente prevenibles con una acción regulatoria.

Y es que la ausencia de un marco legal que fije estándares claros en seguridad vehicular y calidad del aire se convierte en un determinante estructural que explica el mayor número de muertes asociado a estas causas. La literatura más reciente sobre los determinantes sociales de la salud considera que las normas actúan como determinantes legales de la misma, en tanto que por medio de ellos se abordan las causas sociales y económicas subyacentes a lesiones y enfermedades (Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, 2017, párr. 16) (Gostin et al., 2019). De esta manera, la ausencia de un marco regulatorio que eleve el nivel de protección en estos ámbitos facilita un estándar laxo para que las industrias, como actor dominante en las transacciones comerciales, establezcan el estándar de conducta más conveniente a sus intereses comerciales.

A modo de ejemplo, en materia de seguridad vehicular, no todos los vehículos cuentan con las mismas características² unificadas a nivel mundial. Esto ocurre por diferentes motivos. Por un lado, los fabricantes y comercializadores de vehículos ofrecen diferentes elementos de seguridad, que generalmente están asociados al costo del automóvil. Por otra parte, hay países en donde la regulación de estos elementos no exige los mismos requisitos de seguridad que en otros. Estas diferencias en las características de los vehículos —que se escapan de la órbita del comportamiento de conductores, pasajeros y peatones— generan efectos directos e indirectos en torno a la protección de los derechos humanos, y a la vez ocasionan niveles inequitativos de protección entre distintos grupos socioeconómicos y entre distintos países. Igualmente, en materia de calidad de aire son pocos los países, en especial en la región de América Latina, que cuentan con

2 La seguridad vehicular tiene dos aspectos: la seguridad pasiva, que es entendida como el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible, a evitar un accidente; y la seguridad activa, comprendida como los elementos que reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el accidente es inevitable.

legislaciones actualizadas sobre esta materia y que cumplen con los parámetros de la Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU. (USEPA, por sus siglas en inglés) y los valores guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Del mismo modo, en materia ambiental vehicular no todos los automóviles se comercializan con dispositivos de control de contaminantes y sistemas de diagnóstico a bordo³ (OBD, por sus siglas en inglés), porque la legislación no exige la inclusión de este tipo de dispositivos.

Desde Dejusticia, como centro de investigación dedicado al fortalecimiento del Estado de derecho y a la promoción de los derechos humanos en Colombia y el Sur Global, consideramos que la ausencia de una regulación sobre seguridad vehicular y emisión de contaminantes en automotores genera resultados negativos en materia de protección de los derechos humanos. Así, en este texto pretendemos presentar las razones por las cuales estos dos aspectos son un asunto que debe abordarse desde una perspectiva del derecho internacional de los derechos humanos. Este documento indaga, entonces, sobre el impacto que tiene la ausencia de medidas de seguridad vehicular y de control de emisiones contaminantes en los derechos de las personas, particularmente los derechos a la salud, la vida y el medio ambiente sano. Analiza, además, las obligaciones que, tanto para los estados como para la industria, se derivan del marco internacional en relación con estos temas.

Con este objetivo, luego de esta breve introducción, se estudiará el impacto en la salud pública de los siniestros viales y la calidad del aire (sección 1). Posteriormente, se hará una breve descripción de la normatividad en materia de seguridad vehicular y calidad del aire a nivel global y regional (sección 2). Luego, se analizarán las obligaciones que se derivan del derecho internacional de los derechos humanos para los estados en esta materia (sección 3), así como las obligaciones para las industrias (sección 4). Finalmente, se estructuran unas conclusiones preliminares respecto del objeto de estudio (sección 5).

3 El denominado OBD (On Board Diagnostics) es un sistema de diagnóstico vehicular incorporado al vehículo, como sus siglas en inglés lo indican, que tiene la función de controlar y monitorear el nivel de emisiones que genera la unidad y determinar si esta contamina. Para más información, consultar: Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía [CONUEE], 2017.

1. SEGURIDAD VEHICULAR Y CALIDAD DEL AIRE: IMPACTOS DIRECTOS E INDIRECTOS EN VIDAS PERDIDAS

Siniestralidad vehicular

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, aproximadamente 1.35 millones de personas mueren al año a causa de siniestros en las vías, y estos son la principal causa de defunción en los niños y jóvenes de 5 a 29 años (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2018a). Igualmente, casi la mitad (49%) de las personas que mueren en las vías de tránsito del mundo son peatones, ciclistas y motociclistas (Organización Panamericana de la Salud [OPS], 2019), y entre 20 y 50 millones de personas alrededor del mundo sufren traumas no mortales que, en la mayoría de los casos, generan algún tipo de lesión (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2018a).

Este asunto es tan importante a nivel global que para el año 2015 la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) incluyó en dos de las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 respecto de esta temática. En la meta 3.6, la ONU consagró la reducción de la mitad del número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo para 2020; y la meta 11.2 estableció el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, ampliando el transporte público y mejorando la seguridad vial para el 2030.

A su vez, el *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020* de las Naciones Unidas y la OMS¹, adoptado por la

1 El *Plan Mundial de Seguridad Vial* (nombre abreviado del documento antes mencionado) promueve soluciones económicas y de eficacia probada para mejorar estos aspectos en las siguientes esferas: (i) gestión de la seguridad vial; (ii) vías de tránsito y movilidad más seguras; (iii) vehículos

Asamblea Mundial de la ONU en 2010, invitó a todos los líderes a implementar medidas dirigidas a reducir el número de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo. Aunque los factores que inciden en este fenómeno incluyen aspectos comportamentales de los usuarios de las carreteras, las características de los vehículos también tienen un papel importante en los resultados fatales de los siniestros viales. Estos aspectos son definidos bajo el concepto de seguridad vehicular —tanto activa como pasiva—, entendida como la estructura y los elementos de protección de los vehículos que están diseñados para proteger a pasajeros y terceros en las vías, y que inciden en la mortalidad² y morbilidad³.

A nivel regional, las lesiones causadas por siniestros viales son una de las principales causas de muerte y discapacidad, incluso, ocupan el quinto lugar entre las causas más frecuentes de pérdida de salud. La tasa anual de fallecidos en siniestros viales es de 19.2 por 100 000 habitantes, más del doble de las cifras de los países con economías desarrolladas (Furas et al., 2019). La Organización Panamericana de la Salud (OPS) emprendió la iniciativa *Agenda de Salud Sostenible para las Américas 2018-2030*⁴ (OPS, s. f.) como una respuesta del sector de la salud a los compromisos asumidos por los Estados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible⁵,

más seguros; (iv) usuarios de vías de tránsito más seguros; y (v) respuesta tras los accidentes y atención hospitalaria más seguras.

- 2 Mortalidad: termino que se utiliza para la tasa de muertes, tasa de mortalidad o el número de defunciones en cierto grupo de personas en determinado período. “Es posible notificar la mortalidad de personas con cierta enfermedad, que viven en un área del país o que son de determinado sexo, edad o grupo étnico” (Instituto Nacional del Cáncer, s. f.-b).
- 3 Morbilidad: “se refiere a la presentación de una enfermedad o síntoma de una enfermedad, o a la proporción de enfermedad en una población. La morbilidad también se refiere a los problemas médicos que produce un tratamiento” (Instituto Nacional del Cáncer, s. f.-a).
- 4 La Agenda de Salud Sostenible para las Américas 2018-2030, constituye el marco de políticas y planificación estratégica de más alto nivel en la Región de las Américas. Es un llamado a la acción colectiva para lograr niveles más altos de salud y bienestar en la Región en su conjunto y en los Estados Miembros, teniendo en cuenta el nuevo contexto regional y mundial. (OPS, s. f.)
- 5 Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) constituyen un llamado universal a la acción para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y mejorar las vidas y las perspectivas de las personas en todo el mundo. En 2015, todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas aprobaron 17 Objetivos como parte de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en la cual se establece un plan para alcanzar los Objetivos en 15 años. (Naciones Unidas, s. f.)

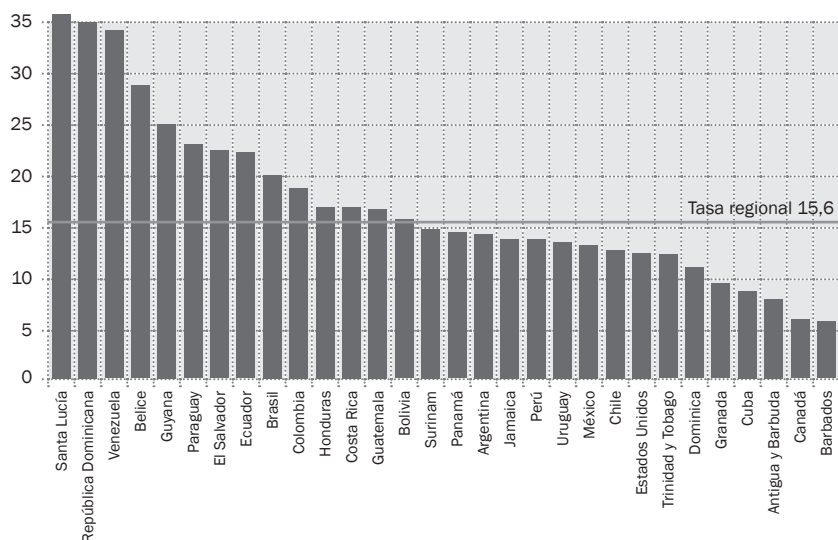
junto con los temas inconclusos de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) y la Agenda de Salud para las Américas 2008-2017. Dentro de los objetivos, el noveno plantea la reducción de la morbilidad, la discapacidad y la mortalidad por enfermedades no transmisibles, traumatismos, violencia y trastornos de salud mental. Del mismo modo, dentro de las metas específicas se estableció la reducción a la mitad del número de muertes y traumatismos causados por tránsito en la región.

El país con mayor tasa de muertes por siniestros de tránsito en las Américas es Santa Lucía (35.4 fallecidos por 100 000 habitantes), seguido por República Dominicana (34.6); por otro lado, los países con menor tasa son Barbados (5.6) y Canadá (5.8). Colombia tiene una tasa de mortalidad de 16.18 por 100 000 habitantes (Observatorio Nacional de Seguridad Vial [ONSV], 2020), la anterior cifra lo ubica dentro de los 10 primeros países que tienen las más altas tasas de mortalidad en la región y a nivel mundial, frente a aquellos países en los que los vehículos que se ponen en circulación cumplen con los estándares mínimos en seguridad vehicular, tal como lo indican las gráficas 1 y 2.

En la gráfica 2, los países que se enmarcan con color azul oscuro indican una tasa de mortalidad menor a 10 puntos, y coinciden con

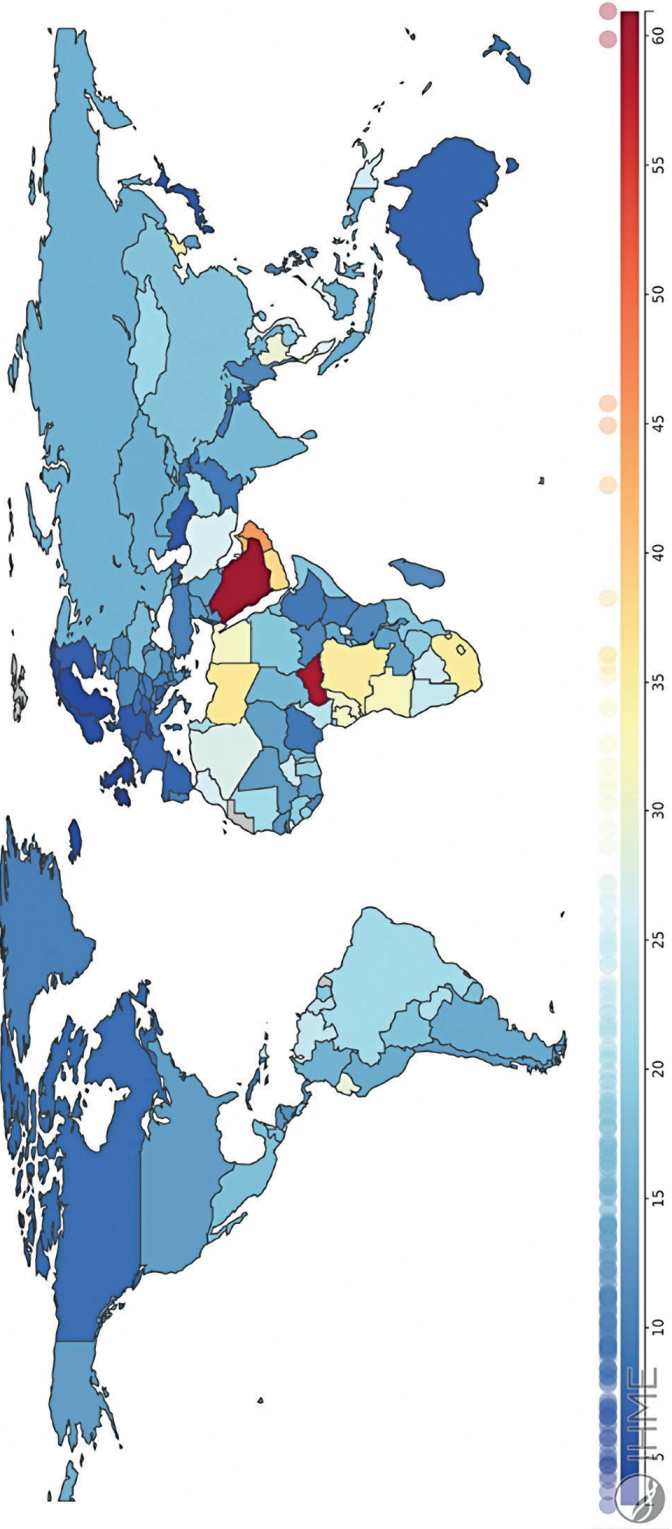
GRÁFICA 1.

Tasa de mortalidad por 100 000 habitantes en los países de Región de las Américas para el año 2016



FUENTE: Organización Panamericana de la Salud [OPS], 2019.

GRÁFICA 2.
Tasa de mortalidad por 100 000 habitantes como consecuencia de los siniestros viales en el mundo para el 2019



FUENTE: Institute for Health Metrics and Evaluation et al., 2019.

aquellos que se encuentran adheridos al Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de las Naciones Unidas (que se pueden observar más adelante en la gráfica 4). Por otro lado, aquellos países que se destacan con el color azul claro tienen una tasa de mortalidad de entre 10 a 20 puntos. Dentro de esta categoría se enmarcan la mayoría de los países de América Latina, los cuales, como mencionaremos en los siguientes párrafos, no se encuentran adheridos al Foro Mundial y en algunos casos cumplen solo con ciertos reglamentos o con casi ninguno. Del mismo modo, en color casi blanco, amarillo y rojo resaltan aquellos países que cuentan con las tasas más altas de mortalidad como consecuencia de los siniestros viales, y que tampoco se encuentran adheridos al Foro Mundial WP.29 o cumplen con ninguno de sus reglamentos.

Desafortunadamente, los siniestros ocasionados por el tránsito conllevan elevados costos socioeconómicos. No solo las víctimas y sus familias, sino también los países sufren considerables pérdidas económicas a causa de ellos: los costos derivados representan del 1 % al 3 % del producto nacional bruto en la mayoría de las naciones. Sin embargo, para los países de ingresos bajos y medianos, se calcula que los traumatismos causados por el tránsito generan para los gobiernos costos de aproximadamente el 3 % del PIB, incluso hasta del 5 % (OPS, 2019). Aunado a lo anterior, más del 90 % de las defunciones y traumatismos causados por el tránsito se producen en países de ingresos bajos y medios, donde tan solo circulan el 54 % de los vehículos matriculados a nivel mundial (OMS, 2017b).

Contaminación atmosférica

Paralelamente, la contaminación atmosférica es el quinto factor más alto de riesgo de mortalidad en todo el mundo y es responsable de más muertes que muchos otros factores de riesgo conocidos, como el consumo de alcohol y la inactividad física. Cada año, más de 6 000 millones de personas, incluidos 2 000 millones de niños, respiran aire perjudicial para su salud y bienestar (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2018c). Para 2016, aproximadamente el 58 % de las muertes prematuras relacionadas con la contaminación atmosférica se debieron a cardiopatías isquémicas y accidentes cerebrovasculares, mientras que el 18 % ocurrieron gracias a enfermedad pulmonar obstructiva crónica e infecciones respiratorias agudas, además, el 6 % fueron ocasionadas por el cáncer de pulmón.

La OMS ha indicado que la contaminación del aire representa un importante riesgo medioambiental de salud pública, tanto para las economías desarrolladas como para las economías en desarrollo (ver gráfica 3). Sin embargo, son los países de ingresos bajos y medios los que soportan una carga desproporcionada de contaminación del aire en ambientes exteriores. Para 2016, más del 90 % de la población mundial experimentó concentraciones medias anuales de partículas en suspensión de menos de 2,5 micras (PM_{2,5}) (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2018c)⁶ —un indicador de contaminación urbana—, con lo cual sobrepasaron los estándares recomendados por la guía de calidad del aire de la OMS (Health Effects Institute, 2019). Adicional a lo anterior, esta problemática tiene un costo económico en lo relativo a la salud humana, la pérdida de productividad, la reducción del rendimiento de los cultivos y la menor competitividad de las ciudades conectadas a escala mundial.

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente ha sostenido que el sector del transporte es responsable de casi una cuarta parte de las emisiones globales de contaminantes (United Nations Environment Programme, 2020). Los contaminantes del aire claves que relacionan la salud humana y la ambiental son el material particulado grueso (PM₁₀) y el fino (PM_{2,5}), el dióxido de nitrógeno (NO₂) y el dióxido de azufre (SO₂). En particular, las emisiones de los vehículos son una fuente importante de material particulado fino (PM_{2,5}) y de óxidos de nitrógeno (NO_x) (United Nations Environment Programme, 2020).

El material particulado fino constituye el contaminante atmosférico más preocupante en lo que respecta a la salud humana, dado que estas partículas inhalables y respirables son una de las principales causas del incremento de la mortalidad y morbilidad por causas respiratorias y cardiovasculares a nivel mundial. Estos contaminantes del aire son invisibles a simple vista y pueden causar un daño considerable a nuestro organismo como, por ejemplo, inflamación del tejido pulmonar. De hecho, para la OMS la exposición a las partículas PM_{2,5} causa alrededor de 7 millones

6 PM grueso (entre 2.5 y 10 micras): proviene de la suspensión o resuspensión de polvo, tierra, u otros materiales de la carretera, la agricultura, minería, tormentas de viento o volcanes (incluyen sales marinas, polen, moho, esporas y otros materiales biológicos).
PM fino (< 2.5 micras): proviene de emisiones de procesos de combustión, tales como el uso de vehículos de gasolina y diesel, la combustión de combustibles para generación de energía y procesos industriales.

de muertes al año (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2018c). Por su parte, la exposición a los óxidos de nitrógeno (NO_2) —emitidos principalmente por el transporte de automóviles, en particular por aquellos con motores diésel— es una de las principales causas de enfermedades tales como bronquitis, asma o infecciones respiratorias.

Basado en lo anterior, en el año 2012 la conferencia de Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible estableció dentro de la meta 11.6 de los ODS 2030 reducir el impacto ambiental negativo en las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otros tipos. Para ello, se ha recomendado tomar acciones tales como la utilización de vehículos pesados de motor diésel más limpios y el uso de vehículos y combustibles de bajas emisiones, especialmente con bajo contenido de azufre.

Igualmente, se han implementado distintos esfuerzos a nivel mundial para lograr una medición de la calidad del aire y sus efectos en la salud, con la finalidad de tener un control sobre esta problemática y adecuar la regulación ambiental necesaria. En este sentido, la OMS desarrolló una guía de calidad del aire que tiene por objetivo ofrecer una orientación técnica para reducir los efectos de la contaminación del aire en la salud. Esta guía se enfoca en cuatro contaminantes comunes del aire: material particulado (MP), ozono (O_2), dióxido de nitrógeno (NO_2) y dióxido de azufre (SO_2); además, aporta información a los encargados de la formulación de políticas, planteando diversas opciones para la gestión de la calidad del aire en distintas partes del mundo. Por su parte, la iniciativa The World Air Quality Project ha desarrollado un índice en tiempo real —con puntuaciones que van de 0 a 500 y se categorizan entre bueno, moderado, no saludable, insalubre, muy poco saludable y peligroso— con la finalidad de ayudar a los países a tomar las medidas que se consideren necesarias para controlar la calidad del aire, especialmente en aquellos lugares que se ubiquen en las categorías insalubre y peligroso.

En la actualidad, algunas ciudades de América Latina superan los umbrales establecidos por la OMS. A pesar de los esfuerzos para abordar esta problemática (Morantes et al., 2016), siguen prevaleciendo niveles insalubres de partículas y otros contaminantes en el aire (Vergara et al., 2019). Uno de los factores más influyentes es el hecho de que la región está altamente urbanizada. Esto implicó el desarrollo de una infraestructura para atender los servicios y bienes necesarios para la población, lo que a su vez ocasionó una mayor necesidad de movilizarse en transporte automotor.

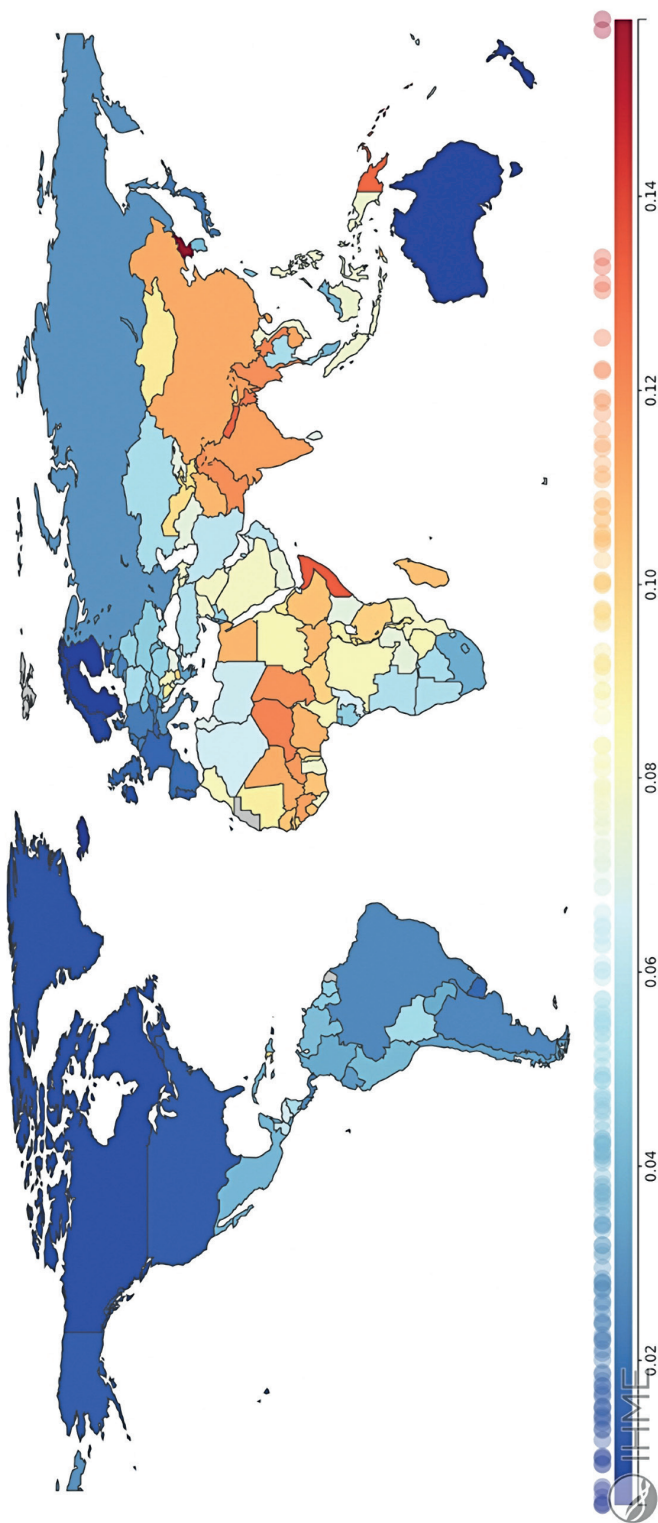
Como consecuencia de lo anterior, un alto porcentaje de la población total latinoamericana se encuentra expuesta a los efectos de estos contaminantes descritos anteriormente, lo cual representa una problemática de salud ambiental. Este punto toma especial relevancia cuando las estimaciones muestran que las emisiones de gases contaminantes provenientes del transporte van en aumento de manera más rápida (en comparación con otro sector, como el sector de generación de electricidad) como consecuencia del aumento de la flota global de automóviles ligeros, la cual se espera que sea el doble de aquí al 2050 (United Nations Environment Programme, 2020).

Además, informes del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente han señalado que algunos países de la región —como México, Perú o Panamá— permiten dentro de sus legislaciones la importación de carros usados de países con economías desarrolladas, tales como la Unión Europea, EE. UU. y Japón. Un informe de 2020 mostró los impactos frente a los derechos a la salud y al medio ambiente de los ciudadanos, y constató que al menos el 9 % de los vehículos que se importan anualmente corresponden a los países de América Latina que permiten el ingreso de esta clase de automóviles (United Nations Environment Programme, 2020). Es importante destacar que Colombia dentro de su legislación tiene prohibida la importación de vehículos usados.

La contaminación atmosférica representa una problemática para la salud de los ciudadanos, por esta razón, las reducciones en las emisiones y la exposición a material contaminante se traducen en costos evitados de enfermedad y reducciones generales en la morbilidad y mortalidad de los ciudadanos. Los beneficios estimados como consecuencia de la eliminación del uso de diésel en sector del transporte en las áreas urbanas, donde se concentra la exposición al particulado contaminante, permitirían una reducción en costos anuales de salud evitados de alrededor de 30 mil millones de dólares (World Bank & Institute for Health Metrics and Evaluation, 2016). A modo de ejemplo, según las estimaciones del Banco Mundial, los costos en materia de salud derivados tan solo de la contaminación atmosférica en espacios abiertos alcanzaron los \$5,7 billones, una cifra equivalente al 4,8 % del Producto Interno Bruto (PIB) mundial de 2016 (World Bank & Institute for Health Metrics and Evaluation, 2016).

La gráfica 3 es un indicativo mundial del riesgo en salud medio ambiental que existe a causa de la contaminación atmosférica y su

GRÁFICA 3.
Mapa mundial del riesgo de contaminación atmosférica, 2019.



FUENTE: Institute for Health Metrics and Evaluation et al., 2019.

impacto en los DALYs⁷. La contaminación atmosférica, como lo hemos expuesto, tiene unas consecuencias determinantes para la salud de los ciudadanos. En tanto que es el sector transporte uno de los principales productores de las emisiones contaminantes (dentro de las que se encuentra el material particulado), existen efectos sustanciales de la contaminación atmosférica sobre la salud humana, la economía y el medio ambiente. Esto ocurre en particular en países de ingresos bajos y medianos —como lo referencia la anterior gráfica—, donde las principales causas son las emisiones industriales, los gases de tubos de escape de los vehículos y las sustancias químicas tóxicas.

7 El año de vida ajustado por discapacidad (DALY, por sus siglas en inglés) es una medida basada en el tiempo que combina los años de vida perdidos debido a la mortalidad prematura (YLLs, por sus siglas en inglés) y los años de vida perdidos en estados de salud menos que plena o años de vida saludable perdidos debido a una discapacidad (YLDs, por sus siglas en inglés). Un DALY representa la pérdida del equivalente a un año de plena salud. Puede consultarse esta información en: World Health Organization [WHO]. (s. f.). *Disability-adjusted life years (DALYs)*. The Global Health Observatory. <https://bit.ly/3gunfRR>

2. INTENTOS DE UNIFICACIÓN NORMATIVA EN MATERIA DE SEGURIDAD VEHICULAR Y CALIDAD DEL AIRE A NIVEL GLOBAL

Tanto por razones de salud pública como por razones de comercio internacional, diferentes países han intentado unificar los criterios de regulación de seguridad en los vehículos que transitan en sus territorios. Al respecto, la OMS considera que “existen algunos reglamentos de las Naciones Unidas sobre la seguridad de los vehículos que, si se aplicaran a los criterios de fabricación y producción de los países podrían salvar muchas vidas” (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2018a). En ese mismo sentido, el *Plan Mundial de Seguridad Vial* estableció que contar con vehículos más seguros y mejorar los sistemas de transporte sostenible, como una de las formas de mitigar la contaminación atmosférica, era uno de los cinco pilares de su estrategia global. A efectos de cumplir con este pilar, la OMS alentó a los Estados miembro a incluir dentro de sus ordenamientos jurídicos y a aplicar las reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (OMS, 2011).

El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (también conocido como WP.29, por sus siglas en inglés) es un grupo de trabajo adscrito a la División de Transporte Sostenible de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (en inglés, UNECE). Este organismo busca la consolidación del marco global para la regulación, entre otras cosas, mediante la administración de tres acuerdos de las Naciones Unidas relativos a los vehículos de motor: los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre la regulación de certificación de nuevos vehículos y el Acuerdo de 1997 sobre las inspecciones técnicas periódicas de vehículos en uso. Estos acuerdos son instrumentos de derecho internacional y se

encuentran registrados en la Colección de Tratados de las Naciones Unidas de la siguiente manera:

El primero es el Acuerdo de 1958, oficialmente denominado “Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones” y firmado el 20 de marzo de 1958 en Ginebra, Suiza (Colección de Tratados de las Naciones Unidas, Capítulo XI. B.16). Actualmente, este tiene 54 partes contratantes, incluyendo a la Unión Europea y a países como Japón, Sudáfrica, Tailandia, Nueva Zelanda y Nigeria. Sin embargo, ningún país del continente americano hace parte del Acuerdo (Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, 1958).

El Acuerdo de 1998, por su parte, está registrado como “Acuerdo relativo al establecimiento de normas técnicas mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos”, fue firmado en Ginebra el 25 de junio de 1998 (Colección de Tratados de las Naciones Unidas, Capítulo XI. B.3) y a la fecha cuenta con 38 partes contratantes. A diferencia del Acuerdo de 1958, este acuerdo cuenta con la participación de las Américas por medio de Canadá y los Estados Unidos, aunque no cuenta con ningún país de Latinoamérica o el Caribe (Agreement concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, 1998).

Finalmente está el Acuerdo de 1997, oficialmente llamado “Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones” (Colección de Tratados de las Naciones Unidas, Capítulo XI. B.31). Este acuerdo del 13 de noviembre de 1997 cuenta hoy con 16 partes contratantes (Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles, 1997).

Los Acuerdos de 1958 y 1998 establecen los mecanismos de aprobación y certificación de vehículos nuevos, pero tienen diferencias importantes entre ellos. En particular, el Acuerdo de 1958 establece el marco legal y administrativo por el cual se desarrollan los Reglamentos Técnicos de las Naciones Unidas (en inglés, UNR), que a la fecha alcanzan los 152 y están distribuidos en asuntos relacionados con seguridad activa; seguridad pasiva; protección del medio ambiente; vehículos autónomos,

automatizados y conectados; el uso de sistemas de retención infantil; y otras consideraciones generales (United Nations Economic Commission for Europe, 2017). Por su parte, el Acuerdo de 1998 está enfocado en el desarrollo de Reglamentos Técnicos Globales de las Naciones Unidas (en inglés, UN GTR) en cuatro campos principales: seguridad, protección ambiental, fuentes de energía y prevención de robos.

Tanto los Reglamentos Técnicos del Acuerdo de 1958 como los Reglamentos Técnicos Globales del Acuerdo de 1998 ofrecen estándares mínimos de protección en torno a dos aspectos principales, seguridad vehicular y compatibilidad con el medio ambiente. Estos reglamentos proveen a los ocupantes de vehículos y a terceros en las vías una mayor protección en caso de un siniestro vial, y promueven la inclusión de dispositivos de control de contaminantes en los automóviles. El Foro Mundial para la Armonización de las Regulaciones de Vehículos (WP.29) tiene varios organismos subsidiarios que se encargan de trabajar los reglamentos de Naciones Unidas para determinados temas.

Por un lado, el Grupo de Trabajo sobre Seguridad Pasiva (GRSP), como órgano subsidiario, se encarga de preparar propuestas regulatorias sobre este tipo de seguridad para el WP.29. Este grupo de expertos realiza investigaciones y análisis con el fin de desarrollar requisitos de seguridad pasiva para vehículos en relación con el Control Electrónico de Estabilidad, los frenos ABS, los cinturones de seguridad y las bolsas de aire, entre otros elementos de seguridad vehicular. Por el otro lado, el Grupo de Trabajo sobre Contaminación y Energía (GRPE) es el órgano subsidiario del Foro Mundial para la Armonización de las Regulaciones de Vehículos (WP.29) que prepara propuestas regulatorias sobre contaminación y eficiencia energética. Este órgano trabaja en el análisis y estudio principalmente de los siguientes reglamentos: (i) RN 83, “sobre las disposiciones técnicas para los estándares de emisiones contaminantes hasta Euro 6 para automóviles”; (ii) RN 49, “sobre las disposiciones técnicas para los estándares de emisiones contaminantes hasta Euro 6 para camiones y autobuses”; y (iii) RN10, que contiene “las disposiciones técnicas para la medición del consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los automóviles”.

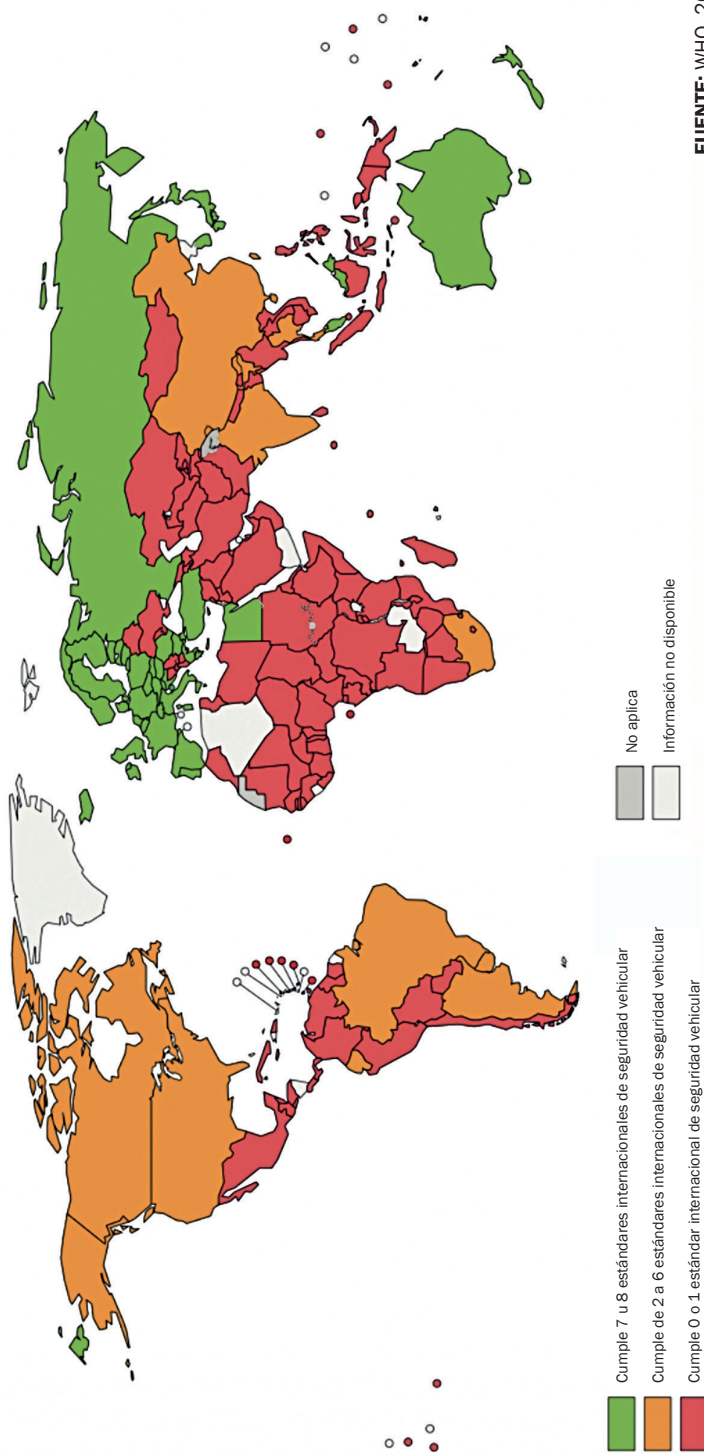
El reporte del estado global de seguridad vial (*Global status report on road safety 2018*) de la OMS advirtió que para el 2018 únicamente 40 países del mundo implementan al menos 7 de los 8 reglamentos técnicos prioritarios de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad

vehicular, mientras que 124 países implementan únicamente 1 reglamento o, en el peor de los casos, ninguno de ellos (WHO, 2018). En América Latina y el Caribe, 4 países —Argentina, Brasil, Ecuador, y Uruguay— aplican de 2 a 6 normas de seguridad de los vehículos y 24 países no han puesto en práctica ninguna (ver gráfica 4) (OPS, 2019). Cabe destacar que la OMS con anterioridad había advertido, en su informe de 2015, que la implementación de estándares en seguridad vehicular juega un rol crítico tanto en la prevención de siniestros viales como en la reducción de la probabilidad de lesiones de gravedad en caso de un siniestro (WHO, 2015a).

Países como EE.UU. y Canadá han optado por implementar sus propios reglamentos en seguridad vehicular, el Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) y el Code of Federal Regulation (CFR) de la EPA, para aquellos casos en que los vehículos han sido producidos en estos países, o bien para las autopartes que estén destinadas a la producción de vehículos. Estos reglamentos especifican requisitos de diseño, rendimiento, durabilidad y eficiencia energética para vehículos motorizados; además de componentes, sistemas y características de diseño regulados relacionados con la seguridad del automóvil. La autorregulación de la industria automotriz, si bien propende por la comercialización de vehículos más seguros dada la normatividad mencionada, establece normas que podrían ser más rigurosas en materia de seguridad vehicular. También se presentan casos en que los países no consagran dentro de su legislación una regulación autónoma o, en caso de hacerlo, esta no es tan rigurosa, como ocurre en los países de la región de América Latina. Por ello, la comunidad internacional ha unido esfuerzos para estandarizar los reglamentos en seguridad vehicular que propenden por el uso común de tecnologías que favorecen la salud pública y el comercio internacional.

Diferentes investigaciones comparten la preocupación de la OMS por lograr una implementación universal de estándares mínimos de seguridad, especialmente en economías emergentes en donde se ha evidenciado un incremento significativo del parque automotor (OMS, 2018a). En 2019, la firma consultora de seguridad vehicular TLR presentó un informe en el que concluyó que entre 2020 y 2030 se podrían salvar 15 000 vidas en Argentina, México, Chile y Brasil si en estos países se implementaran algunos de los estándares mínimos como, por ejemplo, resistencia de choques (cinturones de seguridad y sus anclajes, así como protección de ocupantes en colisión frontal y lateral) (UNR 14, 16, 94 y 95),

GRÁFICA 4.
Reporte mundial de los países que aplican los principales 8 reglamentos del Foro Mundial de Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de las Naciones Unidas



FUENTE: WHO, 2018.

prevención de choques y control electrónico de estabilidad (UNR 140 o UN GTR 8), protección de peatones (UN R127 o UN GTR 9) y sistema de Frenado Autónomo de Emergencia para Usuarios Vulnerables de las Vías (Wallbank et al., 2019). Igualmente, un informe de la OMS estima que la aplicación de las reglamentaciones de las Naciones Unidas sobre seguridad de los vehículos en cuatro países clave de América Latina permitiría salvar 40 000 vidas y evitar 400 000 traumatismos graves hasta el 2030 (OMS, 2017b)¹.

Por otra parte, diferentes estudios han demostrado que la reducción de las emisiones contaminantes impacta positivamente en la salud de la población, con lo que mejora su calidad de vida. Por ejemplo, durante 1996 hubo una disminución en el tráfico por los Juegos Olímpicos en Atlanta, Georgia que redujo los ingresos hospitalarios por asma en un 48 % (Friedman et al., 2001). Además, un estudio que buscaba realizar una evaluación del impacto de la concentración de material particulado PM10 en la salud medio ambiental en el Área Metropolitana de Ciudad de México –para cuantificar los beneficios para la salud de varios escenarios de reducción de la contaminación del aire por PM y O₃– arrojó que las reducciones de los niveles de PM10 y de O₃ evitarían 2 300 y 400 muertes anuales respectivamente. El mayor impacto en la salud se observó en el grupo de más de 65 años y en la mortalidad por enfermedad cardiopulmonar y cardiovascular (Riojas-Rodríguez et al., 2014).

1 La evaluación económica indicó que estas reducciones en el número de víctimas podrían suponer un ahorro de USD 143 000 millones entre 2016 y 2030.

3. LA REGULACIÓN SOBRE SEGURIDAD VEHICULAR Y CALIDAD DEL AIRE: SU IMPACTO EN LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS

Un estudio presentado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en torno al cumplimiento de los estándares en seguridad vehicular en la región reveló que la exigencia en los países de América Latina de los Reglamentos de las Naciones Unidas podría tener diferentes impactos en la salud pública de la población. Dos de los posibles efectos son la reducción del número de siniestros vehiculares y la disminución en la cantidad en las personas que al año mueren y se enferman como consecuencia de la emisión de efectos contaminantes emitidos por los vehículos (Furas et al., 2019).

Teniendo en cuenta lo anterior, y la influencia tanto directa como indirecta que surge de la implementación de los acuerdos internacionales de 1958 y 1998 en la salud pública de las poblaciones, es innegable el impacto de estos estándares en la protección de los derechos humanos de los ciudadanos de los países contratantes, especialmente en lo que respecta a la protección del derecho a la vida, a la salud y al medio ambiente sano. Esta sección analizará las obligaciones que tienen los Estados en el marco del derecho internacional de los derechos humanos para la protección y garantía de estos derechos, haciendo un especial énfasis en las obligaciones con los niños como sujetos de especial protección.

Derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud

Los siniestros causados por el tránsito y la contaminación atmosférica constituyen un grave problema de salud pública y medio ambiental, por lo que ocupan los primeros lugares entre los factores de riesgo mundiales de mortalidad y morbilidad. A su vez, múltiples instrumentos del derecho

internacional de los derechos humanos ponen en cabeza de los Estados la garantía de protección de *la vida y la salud* de sus ciudadanos. De hecho, los artículos 3 y 25 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 señalan el derecho de todo individuo a la vida y a tener un nivel de vida adecuado que le asegure su salud. De acuerdo con el preámbulo de la Declaración, los Estados miembro deben implementar las medidas necesarias que estén dirigidas a la protección de estos derechos. Bajo el supuesto de que existe la posibilidad de exigir mejores estándares de seguridad vehicular para salvaguardar la vida y la salud de los ciudadanos, los países deberían adelantar esfuerzos para adherirse a los reglamentos técnicos de las Naciones Unidas señalados en los Acuerdos de 1958 y 1998.

La obligación de los países de tomar medidas progresivas y pertinentes para la protección del derecho a la salud está incorporada en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales adoptado en 1966. Particularmente, su artículo 12 establece el deber de los Estados miembro de reconocer el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental, en adición al deber a tomar las medidas necesarias para prevenir las enfermedades. Puede llegar a interpretarse que esto incluye aquellas muertes y lesiones asociadas a siniestros viales. A esta lectura se suma lo señalado en la *Observación General No. 14* del año 2000 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. En primer lugar, el Comité aclara que el derecho a la salud no se limita a la atención de la salud, sino que “abarca una amplia gama de factores socioeconómicos que promueven las condiciones merced a las cuales las personas pueden llevar una vida sana, y hace ese derecho extensivo a los factores determinantes básicos de la salud” (Distr. General ONU, 2008b). La seguridad vehicular y las regulaciones en calidad del aire, como un conjunto de elementos que tienen el potencial de determinar la salud y la vida de los usuarios de las vías, también estarían incluida dentro de los determinantes legales y sociales de la salud (WHO, 2010).

Por otra parte, el Comité sostiene que el derecho a la salud impone a los Estados una obligación de proteger y cumplir. El deber de proteger, por su parte, exige a los Estados adoptar las medidas necesarias para evitar que terceros violenten el derecho a la salud de las personas. Precisamente, de esta manera los reglamentos técnicos en materia de seguridad vehicular buscan evitar que los fabricantes y comercializadores ofrezcan a los consumidores de vehículos un nivel de protección menor del mínimo definido por la comunidad internacional. En cuanto a su deber de

cumplir, se requiere que los Estados adopten medidas apropiadas de carácter legislativo para dar plena efectividad al derecho a la salud. Adoptar los acuerdos internacionales relativos a la seguridad vehicular y calidad del aire podría ser considerada una de dichas medidas legislativas. Esto resulta claro al considerar que aplicar los reglamentos técnicos que incluyen estos acuerdos se traduce en brindar a los ciudadanos mejores vehículos, lo que resulta en una menor incidencia de fatalidades y lesiones graves en las vías y en que se logre reducir la emisión de efectos contaminantes que afectan la calidad del aire.

En ese mismo sentido se han estructurado los informes del Relator Especial del Derecho a la Salud de las Naciones Unidas, que definen los alcances del derecho de salud bajo el supuesto de que tiene obligaciones inmediatas, aunque esté supeditado a la realización progresiva¹. Por tanto, el derecho internacional de los derechos humanos establece el deber de actuar con debida diligencia, abordando la relación con los derechos económicos, sociales y culturales, respecto de los cuales los Estados se comprometieron a adoptar “todas las medidas apropiadas” que tiendan a lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos correspondientes (Distr. General ONU, 2008a y 2008c).

Dentro de dichas medidas se encuentran las medidas legislativas, que incluyen la adopción de una normatividad adecuada, y aquellas que garanticen el acceso efectivo a un recurso judicial que asegure la protección de los derechos de manera efectiva y sin discriminación (Distr. General ONU, 2008a). En efecto, las obligaciones contenidas en los diferentes artículos del Pacto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales deben cumplirse de acuerdo con lo establecido en artículo 2, párrafo 1: “Los medios que deben emplearse para dar cumplimiento a la obligación de adoptar medidas se definen en el párrafo 1 del artículo 2 como, todos los medios apropiados, inclusive en particular la adopción de medidas legislativas” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1976). Adicionalmente, en la Observación n.º 3 de 1999, el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales determinó que la adopción de medidas legislativas no están limitada o condicionada, y que incluso las mismas pueden llegar

1 La realización paulatina significa que los Estados partes tienen la obligación concreta y permanente de avanzar lo más rápida y efectivamente posible hacia la plena realización del derecho a la salud.

a ser indispensables para la realización progresiva de los derechos contenidos en el Pacto, en particular del derecho a la salud.

A nivel regional, la Convención Americana de Derechos Humanos (CADH) incluye provisiones frente a la obligación de los Estados de proteger la vida y la salud de sus ciudadanos. El primer numeral del artículo 4 menciona que los Estados deben proteger el derecho a la vida, mientras que el artículo 26 de la Convención y el artículo 10 del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Protocolo de San Salvador) destacan la realización progresiva del derecho al disfrute del más alto nivel de bienestar físico, mental y social². Estos derechos contemplados en la convención se deben analizar bajo la óptica de las obligaciones contenidas en los artículos 1.1 y 2 de la Convención³.

-
- 2** Convención Americana de Derechos Humanos (CADH). Artículo 4. Derecho a la Vida, 1. Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y, en general, a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente. Artículo 26. Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Los Estados Partes se comprometen a adoptar providencias, tanto a nivel interno como mediante la cooperación internacional, especialmente económica y técnica, para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos que se derivan de las normas económicas, sociales y sobre educación, ciencia y cultura, contenidas en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, reformada por el Protocolo de Buenos Aires, en la medida de los recursos disponibles, por vía legislativa u otros medios apropiados. Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Artículo 10 Derecho a la Salud, 1. Toda persona tiene derecho a la salud, entendida como el disfrute del más alto nivel de bienestar físico, mental y social.
- 3** Convención Americana de Derechos Humanos (CADH). Artículo 1. Obligación de Respetar los Derechos. 1. Los Estados Partes en esta Convención se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.
- Artículo 2. Deber de Adoptar Disposiciones de Derecho Interno. Si el ejercicio de los derechos y libertades mencionados en el artículo 1 no estuviere ya garantizado por disposiciones legislativas o de otro carácter, los Estados Partes se comprometen a adoptar, con arreglo a sus procedimientos constitucionales y a las disposiciones de esta Convención, las medidas legislativas o de otro carácter que fueren necesarias para hacer efectivos tales derechos y libertades.

La Obligación contenida en el artículo 1.1 de la Convención establece sobre los Estados la obligación *erga omnes* de respetar y garantizar las normas de protección, así como de asegurar la efectividad de los derechos humanos adoptando todas las medidas apropiadas para garantizarlos⁴. Y, por otro lado, la Obligación del artículo 2 de la Convención obliga a los Estados parte a *adoptar las medidas legislativas o de otro carácter* que fueren necesarias para hacer efectivos los derechos y libertades protegidos por la Convención (Albán Cornejo y otros, 2007; Valencia Hinojosa y otra, 2016). En virtud de lo anterior, las obligaciones convencionales de respeto y garantía, así como de adopción de medidas de derecho interno (artículos 1.1 y 2), resultan fundamentales para alcanzar la efectividad del derecho a la salud. Estas obligaciones se ubican dentro de la adopción de un marco jurídico que abarque las situaciones que puedan poner en riesgo la garantía y protección de la salud de sus ciudadanos, lo que en materia de seguridad vehicular se traduce en la adhesión de los Estados a los acuerdos internacionales de 1958 y 1998.

En el mismo sentido, a lo largo de su jurisprudencia, la Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH) ha desarrollado —bajo los parámetros del Sistema Interamericano— la relación entre el ejercicio del derecho a la vida y el derecho a la salud, entendida como una obligación de tipo estatal que se asume en virtud de su posición de garante. Al respecto, la Corte ha sostenido que el artículo 4 de la Convención implica el deber de los Estados de adoptar las medidas necesarias para crear un marco normativo adecuado que disuada cualquier amenaza al derecho a la vida (Niños de la Calle, 1999; Noguera y otra, 2020). En ese sentido, se ha sostenido que “la obligación de los Estados está en generar las condiciones de vida mínimas compatibles con la dignidad de la persona humana y a no producir condiciones que la dificulten” (Comunidad indígena Yakye Axa, 2005, p. 82), por tanto, los Estados parte tienen el deber de adoptar medidas positivas y concretas orientadas a la satisfacción del derecho a una vida digna.

La Corte Interamericana desarrolló los parámetros jurisprudenciales en torno al derecho a la salud por vía de conexidad en varias de sus sentencias (Ximenes Lopes, 2006), pero solo hasta el caso Poblete Vilches

4 Al respecto, se derivan deberes especiales determinables en función de las necesidades particulares de protección del sujeto de derecho, ya sea por su condición personal o por la situación específica en que se encuentre.

vs. Chile⁵ declaró la violación autónoma del derecho a la salud a través del artículo 26 de la CADH. Aquí la Corte precisó que “la obligación general se traduce en el deber estatal de asegurar el acceso de las personas a servicios esenciales de salud, garantizando una prestación médica de calidad y eficaz, así como de impulsar el mejoramiento de las condiciones de salud de la población” (Poblete Vilches, 2018), además, en este mismo pronunciamiento se destacó que la operatividad de la obligación general empieza con el deber de regulación.

Igualmente, la Corte IDH se ha pronunciado en diferentes oportunidades sobre la obligación de regulación, en particular, en relación con la prestación de servicios públicos de salud. Al respecto ha señalado que el Estado tiene el deber de regular de manera específica las actividades que implican riesgos significativos para la salud de las personas. Por tanto, ha enfatizado que el deber de adecuación del ordenamiento jurídico también recae sobre los derechos económicos, sociales y culturales, bajo la idea de respeto y garantía del artículo 26 de la CADH (Cuscul Pivaral y otros, 2018).

Lo anterior supone, entonces, que los Estados eliminen las normas y prácticas que entrañen violación a las garantías previstas en la Convención y, de mayor relevancia para el caso de análisis, que lleven a cabo la expedición de normas y el desarrollo de prácticas conducentes a la efectiva observancia de dichas garantías. Dentro de esta última se enmarcan las obligaciones del Estado colombiano a adherirse a los Acuerdos Internacionales de 1958 y 1998 en materia de seguridad vehicular, para poder dar cumplimiento a los estándares interamericanos desarrollados en este acápite.

Cabe recordar que la obligación estatal de adecuar la legislación interna a las disposiciones convencionales no se limita al texto constitucional o legislativo, sino que debe irradiar a todas las disposiciones jurídicas de carácter reglamentario y debe traducirse en la efectiva aplicación práctica de los estándares de protección de los derechos humanos. Es decir que las obligaciones consagradas en la Convención no se agotan con la inclusión del derecho a la salud en la Constitución Política de Colombia, sino que, por el contrario, la misma debe comprender todas las disposiciones de las que se compone el ordenamiento jurídico, dentro de las que se

5 En el año 2017, la Corte Interamericana de Derechos Humanos declaró por primera vez la violación al artículo 26 de la Convención Americana de Derechos Humanos, respecto de la obligación progresiva del derecho a la estabilidad laboral, en el caso *Lagos Campos vs. Perú*.

integran las normatividades en torno a la seguridad vehicular y a la calidad del aire.

En derecho comparado, el Convenio Europeo de Derechos Humanos (CEDH) no consagró el derecho a la salud como un derecho autónomo, sin embargo, se ha desarrollado una directa conexión con el derecho a la vida, establecido en el artículo 2^o. Esta disposición obliga a los Estados a tomar las medidas adecuadas para salvaguardar la vida de quienes se encuentren bajo su jurisdicción (Centre for legal resources on behalf of Valentin Câmpeanu, 2014). En términos generales, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (TEDH) ha desarrollado una obligación positiva que consagra dos aspectos: (a) el deber de brindar un marco regulatorio; y (b) la obligación de tomar medidas operativas preventivas. Un caso que puede ser ejemplificativo es *Kalender v. Turquía* (Kalender, 2009). En este caso el Tribunal encontró responsable internacionalmente al Estado por el incumplimiento en su deber de proteger el derecho a la vida, consagrado en el artículo 2, como consecuencia del fallecimiento de dos personas en un accidente ferroviario, luego de que se lograra probar que fue el resultado de un incumplimiento en las normas de seguridad por parte de los Ferrocarriles Nacionales de Turquía y no de las acciones imprudentes de las víctimas. De hecho, el Tribunal destacó que el Estado falló en su obligación positiva de implementar regulaciones destinadas a proteger la vida de los pasajeros.

Derecho al medio ambiente sano en torno a la calidad del aire

Como lo hemos venido desarrollando, algunos de los reglamentos del Foro Mundial WP.29 tienen un enfoque ambiental con la finalidad de promover la reducción en las emisiones de elementos contaminantes. Se

6 Convenio Europeo de Derechos Humanos (CEDH). Artículo 2. Derecho a la vida. 1. El derecho de toda persona a la vida está protegido por la ley. Nadie podrá ser privado de su vida intencionadamente, salvo en ejecución de una condena que imponga la pena capital dictada por un Tribunal al reo de un delito para el que la ley establece esa pena. 2. La muerte no se considerará como infligida en infracción del presente artículo cuando se produzca como consecuencia de un recurso a la fuerza que sea absolutamente necesario: a) en defensa de una persona contra una agresión ilegítima; b) para detener a una persona conforme a derecho o para impedir la evasión de un preso o detenido legalmente; c) para reprimir, de acuerdo con la ley, una revuelta o insurrección.

busca hacer lo anterior a través de dos mecanismos principales: primero, con la inclusión de dispositivos para control de emisiones contaminantes en los vehículos y segundo, con el fomento del uso de carros eléctricos o híbridos en diferentes países a través de su homologación⁷. Por esta razón, las normas de las Naciones Unidas también podrían llegar a tener importantes repercusiones en el goce y la efectividad de manera colectiva del derecho al medio ambiente sano.

A lo largo de los últimos 40 años, el derecho al medio ambiente sano o saludable ha venido obtenido reconocimiento jurídico en todo el mundo⁸, y los Estados lo han incorporado en sus constituciones y en la legislación ambiental. De igual forma, este derecho se ha incluido en los acuerdos de derechos humanos y los tratados ambientales suscritos desde su primer reconocimiento internacional en la Declaración de Estocolmo de 1972, adoptada en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano.

Por su parte, el Relator Especial de las Naciones Unidas sobre Derechos Humanos y el Medio Ambiente ha afirmado que el derecho al medio ambiente sano comprende dentro de sus obligaciones el acceso a un aire limpio y de calidad, en particular, “las obligaciones de derechos humanos relacionadas con el derecho a respirar aire puro, es uno de los elementos vitales del derecho a un medio ambiente saludable y sostenible” (Consejo de Derechos Humanos, 2019, p. 4). A nivel mundial, las obligaciones alrededor del acceso al aire limpio están implícitas en diversos instrumentos internacionales de derechos humanos, tales como la Declaración Universal de Derechos Humanos (derecho a un nivel de vida adecuado), el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (derecho a la vida) y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (derecho a la salud).

En un informe del Relator Especial de las Naciones Unidas sobre Derechos Humanos y el Medio Ambiente de 2019, se definieron las obligaciones a cargo de los Estados respecto del derecho a la calidad del aire,

7 Reglamentos UN R101 – R103

8 En la legislación nacional, más de 100 Estados han promulgado leyes en las que se define y formula el derecho a un medio ambiente saludable, incluidos los elementos tanto de procedimiento como de contenido. En total, 124 Estados son parte de tratados internacionales jurídicamente vinculantes que incluyen explícitamente el derecho a un medio ambiente saludable.

en particular aquellas que se relacionan con las actividades empresariales. Por tanto, la protección de este derecho frente a violaciones cometidas por terceros implica establecer, aplicar y hacer cumplir leyes, políticas y programas que se desarrollen para la protección del medio ambiente sano. El documento recomienda siete medidas para hacer efectivo el derecho al aire puro, entre las que destacamos aquella relacionada con la obligación de establecer una legislación, unos reglamentos, unas normas y unas políticas sobre la calidad del aire. Dentro de estas podría encajar la adhesión por parte de los Estados a los reglamentos de las Naciones Unidas en torno a esta temática, los cuales tienen como finalidad mejorar la calidad del aire (Relator Especial sobre los derechos humanos y el medio ambiente, 2019).

A nivel regional, la CADH en su artículo 26 y el Protocolo de San Salvador en su artículo 11 establecieron el derecho al medio ambiente sano, en el marco de las obligaciones progresivas de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales⁹. Por otro lado, en la Opinión Consultiva n.º 23 de 2017, la Corte IDH definió el medio ambiente sano como:

un derecho con connotaciones tanto individuales como colectivas. En su dimensión colectiva, el derecho a un medio ambiente sano constituye un interés universal, que se debe tanto a las generaciones presentes y futuras. Ahora bien, el derecho al medio ambiente sano también tiene una dimensión individual, en la medida en que su vulneración puede tener repercusiones directas o indirectas sobre las personas debido a su conexidad con otros derechos, tales como el derecho a la salud, la integridad personal o la vida, entre otros (Medio Ambiente y Derechos Humanos, 2017).

Con posterioridad, y por primera vez, en el caso contencioso de las Comunidades Indígenas Miembros de la Asociación Lhaka Honhat (Nuestra Tierra), la Corte IDH analizó y condenó a Argentina respecto del derecho a un medio ambiente sano, a partir de la interpretación del artículo 26 de la Convención. En dicho pronunciamiento, el tribunal determinó que respecto al derecho al ambiente sano no solo recae la obligación

⁹ Protocolo Adicional de la Convención Americana de Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, “Protocolo de San Salvador”. Derecho a un Medio Ambiente Sano. 1. Toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano y a contar con servicios públicos básicos; 2. Los Estados partes promoverán la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente.

de respeto, sino también la obligación de garantía prevista en el artículo 1.1 de la Convención, una de cuyas formas de observancia consiste en prevenir violaciones. Es decir que, bajo el supuesto de que hay una correlación entre la protección del medio ambiente y los derechos humanos, los Estados deben regular y adoptar otras medidas similares para prevenir daños significativos al medio ambiente. Deben hacerlo en aplicación del principio de precaución de daños ambientales, el cual forma parte del derecho internacional consuetudinario y entraña la obligación de los Estados de llevar a cabo las medidas que sean necesarias *ex ante* la producción del daño ambiental. De hecho, tanto la Comisión como la Corte IDH han sostenido que, con el fin de cumplir este deber, los Estados tienen que regular las actividades y servicios que puedan comprender una posible afectación del derecho al medio ambiente. Dentro de dichas actividades podría considerarse la contaminación atmosférica y sus respectivas repercusiones, donde el sector vehicular es uno de los principales emisores de gases contaminantes.

Por su parte, el Sistema Europeo de Derechos Humanos no consagra un derecho explícito a un medio ambiente sano (Hatton y otros, 2003). Sin embargo, ha sido el Tribunal Europeo de Derechos Humanos quien por medio de sus decisiones ha estudiado la posible vulneración a la calidad del entorno de una persona, argumentando que su bienestar puede verse afectado negativamente por condiciones ambientales inseguras o perjudiciales, bajo el análisis del artículo 8 de la Convención Europea de Derechos Humanos¹⁰. Es menester destacar que la responsabilidad internacional de un Estado solo puede ser declarada en aquellos casos en que se logre probar que la integridad de las personas se ve directa y gravemente afectada por la molestia en cuestión y en aquellos casos en que se logre probar el impacto directo en su calidad de vida. Por tanto, el artículo 8 puede aplicarse en casos ambientales, ya sea que la contaminación sea

10 Convención Europea de Derechos Humanos (CEDH). Artículo 8. Derecho al respeto a la vida privada y familiar. 1. Toda persona tiene derecho al respeto de su vida privada y familiar, de su domicilio y de su correspondencia. 2. No podrá haber injerencia de la autoridad pública en el ejercicio de este derecho sino en tanto en cuanto esta injerencia esté prevista por la ley y constituya una medida que, en una sociedad democrática, sea necesaria para la seguridad nacional, la seguridad pública, el bienestar económico del país, la defensa del orden y la prevención de las infracciones penales, la protección de la salud o de la moral, o la protección de los derechos y las libertades de los demás.

causada directamente por el Estado o que la responsabilidad del Estado surja de la falta de regulación adecuada a las actividades del sector privado (Cordella y otros, 2019).

Lo anteriores parámetros permiten concluir que, en el marco del desarrollo del derecho internacional de los derechos humanos, el derecho al medio ambiente sano se encuentra protegido por los diferentes instrumentos convencionales y legales tanto a nivel universal como a nivel regional. Dentro del contenido de este derecho se encuentra el acceso a un aire limpio, el cual se ve afectado por la emisión de efectos contaminantes producidos por los vehículos que no cuentan con la tecnología necesaria para reducirlos o controlarlos.

Derecho de niños, niñas y adolescentes

Teniendo en cuenta que los Reglamentos Técnicos de las Naciones Unidas incluyen elementos de protección de menores de edad¹¹, es útil relacionar las obligaciones internacionales de los Estados respecto de este grupo con especial protección. En particular porque cada año 186 300 niños mueren en siniestros de tránsito en el mundo, es decir, más de 500 niños por día (WHO, 2015b). Incluso, los traumatismos por siniestros de tránsito figuran entre las cuatro causas principales de defunción de todos los niños mayores de cinco años (WHO, 2015b). Por esto, ellos se encuentran dentro de los grupos más afectados en los países de ingresos medios y bajos, como consecuencia de la falta de inclusión de normas de seguridad vehicular, donde se registra el 95 % de las defunciones de niños por siniestros viales (WHO, 2015b).

Particularmente, uno de los 8 principales reglamentos de las Naciones Unidas recomienda la inclusión de legislaciones en torno a la exigencia de sistemas de retención infantil, lo cual tiene como objetivo reducir las lesiones y el fallecimiento de los ocupantes infantiles, ya que el uso de los mismos puede conducir a una reducción de al menos un 60 % en las muertes en niños mayores a 5 años (WHO, 2015b). Informes de la OMS demuestran que únicamente 84 países tienen una regulación sobre el uso obligatorio de sistemas de retención infantil (WHO, 2018). Entre ellos, 33 países, que representan el 9 % de la población mundial, cumplen los criterios generales de mejores prácticas para sistemas de retención infantil (WHO, 2018). Colombia no se encuentran dentro de los países que

11 Reglamentos Sistema de Niños: UN R44 - R129

exigen el uso de sistemas de retención obligatoria para niños, a nivel regional únicamente Chile y Uruguay tienen una legislación sobre el uso de este tipo de dispositivos en cumplimiento de las mejores prácticas recomendadas por las Naciones Unidas (OPS, 2019). Por ello, el *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020* recomendó la inclusión de una legislación obligatoria respecto al uso de sistemas de retención infantil desde los 0 a los 11 años.

De la misma forma, indirectamente la población infantil se encuentra expuesta a los adversos efectos de la contaminación atmosférica. La OMS ha sostenido que el alrededor del 92 % de la población mundial, incluidos miles de millones de niños, vive en áreas con niveles de contaminación atmosférica que superan los límites salubres (OMS, 2017a). Esto provoca la muerte de aproximadamente 600 000 niños menores de cinco años al año y aumenta el riesgo de presentar infecciones respiratorias, asma, problemas neonatales y anomalías congénitas (OMS, 2017a).

La Convención sobre los Derechos del Niño establece tres tipos de obligación con respecto a los derechos humanos —incluido el derecho del niño a la salud—, dentro de los que se encuentran la protección de las libertades y derechos de terceros o de amenazas sociales o ambientales y la garantía de los derechos mediante facilitación o concesión directa. En primer lugar, el artículo 6 resalta que los Estados parte reconocen que todo niño tiene el derecho intrínseco a la vida y que deberán garantizar, en la máxima medida posible, su supervivencia y desarrollo. En segundo lugar, el artículo 24 define el derecho del niño al disfrute del más alto nivel posible de salud y señala que para asegurar la aplicación de este derecho los Estados deberán adoptar las medidas apropiadas para reducir la mortalidad infantil, como también la atención sanitaria preventiva. En tercer lugar, el artículo 3, párrafo 1, establece que los Estados están obligados a integrar y aplicar este principio del interés superior del niño en todos los procedimientos legislativos, administrativos y judiciales relativos a las actividades y operaciones empresariales que afecten directa o indirectamente a los niños.

Por su parte, el artículo 4 de la Convención establece que los Estados están en la obligación de hacer efectivo el derecho del niño a la salud al máximo de los recursos de que dispongan. Dentro de las obligaciones principales respecto del derecho del niño a la salud se encuentra revisar el entorno jurídico y normativo nacional y subnacional y, cuando proceda, enmendar las leyes y políticas para dar respuesta adecuada a los factores

subyacentes que determinan la salud del niño. Sobre este último punto, hay que resaltar la interpretación que hace el Comité de los Derechos del Niño en su *Observación General No. 15* de 2013 sobre el derecho del niño al disfrute del más alto nivel posible de salud. El Comité señala que:

la labor orientada a reducir el número de accidentes de tráfico ha de incluir normativa sobre el uso de cinturones de seguridad y otros dispositivos de seguridad, el acceso de los niños a un transporte seguro y la debida consideración de los niños en la planificación vial y el control del tráfico (Comité de Derechos del Niño, 2013a).

Es decir que para el Comité la seguridad vehicular es un elemento fundamental en la garantía del derecho a la salud del niño y en la reducción de la mortalidad infantil.

En el ámbito interamericano, la Convención consagra en su artículo 19¹² los derechos de los niños, niñas y adolescentes como sujetos de especial protección por parte de los Estados —en virtud de la prevalencia del interés superior del niño—, la cual debe ser entendida como la necesidad de satisfacción de todos los derechos de la infancia y la adolescencia. Este interés se sobrepone en la interpretación de todos los demás derechos de la Convención, como lo ha sostenido la Corte IDH en su jurisprudencia, para que de esta forma los Estados tomen acciones diferenciadas en aras de darle efectividad a los derechos de los niños.

En particular, la Corte IDH en distintos casos ha afirmado sobre obligaciones estatales en torno a los derechos de los niños que

El Estado tiene, además de las obligaciones señaladas para toda persona, la obligación adicional de promover las medidas de protección a las que se refiere el artículo 19 de la Convención Americana. Así, por una parte, el Estado debe asumir su posición especial de garante con mayor cuidado y responsabilidad, y debe tomar medidas especiales orientadas en el principio del interés superior del niño (Hermanos Landaeta Mejías y otros, 2014, p. 49) (Comunidad Indígena Sawhoyamaya, 2006, p. 85).

12 Convención Americana de Derechos Humanos (CADH). Artículo 19. Derechos del Niño. Todo niño tiene derecho a las medidas de protección que por su condición de menor requieren por parte de su familia, de la sociedad y del Estado.

Es por ello que —bajo el estándar de la prevalencia del interés superior del niño y la posición de garante de los derechos de niños, niñas y adolescentes— los Estados deben garantizar que su ordenamiento jurídico se oriente a garantizar y proteger la vida, la salud y el medio ambiente de este grupo poblacional mediante la inclusión de los acuerdos internacionales de 1998 y 1958 sobre la seguridad vehicular, y deben dar especial énfasis a la exigencia de los sistemas de retención para menores de 11 años y a las normativas que buscan mejorar la calidad del aire.

4. OBLIGACIONES ESTATALES RESPECTO DEL SECTOR EMPRESARIAL EN EL MARCO DEL DERECHO INTERNACIONAL DE LOS DERECHOS HUMANOS

Las mencionadas afectaciones a la salud, la vida y al medio ambiente de las personas, en el contexto de la seguridad vehicular y la contaminación atmosférica, tienen un denominador común: se trata de situaciones donde la industria automotriz ejerce un impacto en el ejercicio de los derechos humanos. Dicho impacto no ha sido ajeno al análisis del derecho internacional, diversos marcos normativos han trabajado recientemente sobre las obligaciones que, tanto para industrias como para el Estado, se derivan de estos comportamientos.

En primer lugar, hay que destacar los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre Empresas y Derechos Humanos, emitidos en el año 2011. Este instrumento se basa en el reconocimiento de tres pilares fundamentales: el deber del Estado de proteger los derechos humanos, la responsabilidad de las empresas de respetarlos y el derecho de las víctimas de acceder a un remedio efectivo. El deber estatal de proteger reconoce las distintas obligaciones de respeto, protección y garantía de los derechos humanos que tienen los estados, y que fueron desarrolladas en la sección 4. Por tanto, en esta sección se estudiará la responsabilidad de las empresas de abstenerse de infringir los derechos humanos de terceros y hacer frente a las consecuencias negativas sobre los derechos humanos en las que tengan alguna participación¹.

1 En este aspecto, se espera que las industrias no contribuyan a provocar consecuencias negativas sobre los derechos humanos y hagan frente a esas consecuencias cuando se produzcan. Principios rectores de las Naciones Unidas de Empresas y Derechos Humanos, Principio 13 (Naciones

La Observación n.º 24 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales del 2017 —mediante la cual se desarrollaron las obligaciones estatales en materia de derechos humanos respecto de la relación Estado y empresas— destacó el papel que los estados y las compañías desempeñan en el ejercicio efectivo de los derechos económicos, sociales y culturales; entre otras cosas, por su contribución a la creación de oportunidades de empleo y al desarrollo. Esta observación se enfoca principalmente en determinar las obligaciones que están a cargo de los Estados parte, dentro de las que se encuentran *respetar* los derechos establecidos en el Pacto y no dar prioridad a los intereses de las empresas en las políticas que se desarrollan en detrimento de los derechos consagrados. En este aspecto, podemos destacar la inclusión de un conjunto de normas alrededor de la seguridad vehicular que tiene como finalidad lograr una reducción de los fallecimientos y las lesiones en los ciudadanos que se pueden ocasionar por los siniestros viales, a la vez que permite una mejora en la calidad del aire. En ese orden de ideas, el Comité también destaca la obligación de *proteger*, que es interpretada como aquella por la cual los Estados deben prevenir de manera eficaz las posibles violaciones a los derechos en el contexto empresarial. Estos compromisos requieren que se tomen medidas legislativas y educativas, entre otras, para asegurar una protección eficaz. El anterior parámetro desarrollado por el Comité puede interpretarse como una obligación a cargo de los Estados para propender por la adhesión y legislación interna de los estándares en materia de seguridad vehicular contenidos en los acuerdos internacionales de 1958 y 1998.

En la mencionada Observación, el Comité sostuvo que:

La obligación de proteger entraña el deber positivo de adoptar un marco jurídico que exija que las empresas ejerzan la diligencia debida en materia de derechos humanos a fin de identificar, prevenir y mitigar los riesgos de vulneración de los derechos del Pacto, evitar que se conculquen esos derechos (Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, 2017, párr. 16).

Por tanto, una regulación e intervención directa es fundamental dentro de los compromisos adquiridos por los Estados, quienes deben adoptar medidas como restringir la comercialización y la publicidad de determinados bienes y servicios a fin de proteger las problemáticas de salud pública.

Unidas, 2011). Esta obligación será desarrolla en sección (e).

Todo lo anterior permite exigir a los Estados que, como parte de su obligación de *proteger*, ratifiquen los acuerdos de las Naciones Unidas, que tienen como finalidad garantizar el derecho a la salud, la integridad y el medio ambiente de los ciudadanos frente a la industria automotriz.

Por su parte, el Comité de Derechos del Niño emitió la *Observación General No. 16* de 2013 sobre las obligaciones del Estado y el impacto del sector empresarial en los derechos de los niños, niñas y adolescentes. El Comité afirmó que “la falta de aplicación o el cumplimiento deficiente de las leyes que regulan las empresas plantean los problemas más críticos para los niños” (Comité de Derechos del Niño, 2013b). En relación con las obligaciones de respetar y proteger, se sostuvo que para hacer efectivos los derechos, los Estados deben adoptar medidas positivas para garantizar el disfrute de los derechos del niño. Esto quiere decir que los Estados deben aplicar medidas legislativas, administrativas, presupuestarias, judiciales y de otro tipo —conforme al artículo 4 de la Convención del Niño— en lo que respecta a las actividades empresariales que posiblemente puedan afectar estos derechos. Esas obligaciones se basan en la idea de que niños, niñas y adolescentes son titulares de derechos y partes interesadas en la actividad empresarial.

La Observación citada sostuvo también que las empresas comerciales tienen la obligación de ejercer la diligencia debida en el ámbito de los derechos humanos, incluidos todos los derechos consagrados en la Convención del Niño. Por tanto, los Estados deben imponer a las empresas la obligación de ejercer esta diligencia en relación con los derechos del niño. Con ello determinarán, prevendrán y mitigarán los efectos negativos de sus actividades sobre el derecho del niño respecto de la salud y el medio ambiente, en particular en el marco de sus relaciones comerciales y de todo tipo de operación de alcance mundial. En palabras del Comité, “se debe alentar y, cuando proceda, obligar a las grandes empresas comerciales a que pongan en conocimiento del público su labor que pueda llegar a tener repercusiones en los derechos del niño” (Comité de Derechos del Niño, 2013b).

Por otro lado, el Sistema Interamericano de Derechos Humanos ha desarrollado diferentes parámetros para la protección y garantía de los derechos fundamentales respecto de las actividades empresariales. En el *Informe Empresas y Derechos Humanos: Estándares Interamericanos de la Relatoría Especial sobre Derechos Económicos Sociales Culturales y Ambientales*

(REDESCA), publicado en 2019², se menciona el deber de los Estados de regular y adoptar disposiciones de derecho interno en el marco de las actividades empresariales y los derechos humanos. Para la REDESCA, “la regulación de ciertas actividades en la sociedad es un requisito para hacer efectivos los derechos humanos” (Comisión Interamericana de Derechos Humanos [CIDH], 2019, párr. 114). Lo anterior en consecuencia de lo establecido en el artículo 2 de la Convención Americana, que habla sobre la obligación general de adecuar el ordenamiento interno a las normas de misma. Este deber implica que cada Estado parte deberá adecuar su derecho interno a las disposiciones de la Convención para garantizar los derechos en ella reconocidos.

En ese mismo sentido, la Corte IDH ha desarrollado estándares en torno a esta temática, en particular para aquellos casos que respectan a las comunidades indígenas, a la prestación de servicios públicos esenciales a cargo de particulares y a los contextos de actividades peligrosas que impliquen riesgos significativos para la vida e integridad de las personas sometidas a su jurisdicción (Empleados de la Fábrica de Fuegos, 2020). Se ha sostenido que la obligación de garantía se proyecta más allá de la relación entre los agentes estatales y las personas sometidas a su jurisdicción. De un lado, los Estados tienen el deber de *prevenir*, en la esfera privada, que terceros vulneren los bienes jurídicos protegidos (Masacre de Mapiripán, 2005; Pueblo Indígena Xucuru y sus miembros, 2018); por tanto, los Estados tienen la obligación de establecer mecanismos adecuados para supervisar y fiscalizar ciertas actividades que son desarrolladas por el sector privado (Ximenes Lopes, 2006). Asimismo, sobre los Estados recae la obligación previamente desarrollada de *regular y adoptar disposiciones* de derecho interno en el marco de las actividades desarrolladas por el sector

2 Con anterioridad, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) en el año 2016 publicó el informe *Pueblos Indígenas, Comunidades Afrodescendientes, Industrias Extractivas*. En este informe la Comisión enfatiza el alcance de los estándares del sistema interamericano más relevantes respecto de la propiedad colectiva de los pueblos indígenas y tribales. En particular, se refiere al conjunto de obligaciones específicas que los Estados deben respetar y garantizar en contextos de planes o proyectos de extracción y desarrollo que afectan las tierras, territorios y recursos naturales de estos pueblos. Este documento está disponible en: Comisión Interamericana de Derechos Humanos [CIDH]. (2015). *Pueblos indígenas, comunidades afrodescendientes y recursos naturales: Protección de derechos humanos en el contexto de actividades de extracción, explotación y desarrollo*. <https://bit.ly/3dPCSkO>

privado. Finalmente, estas obligaciones implican el deber de *investigar, sancionar y garantizar el acceso a mecanismos efectivos de reparación* cuando no se haya logrado evitar la vulneración de derechos³.

En relación con estas tres obligaciones, la Corte ha hecho un especial énfasis en afirmar que los Estados tienen el deber de regular, supervisar y fiscalizar la práctica de actividades peligrosas que implican riesgos significativos para la vida e integridad de las personas sometidas a su jurisdicción, como medida para proteger y preservar estos derechos (Empleados de la Fábrica de Fuegos, 2020). Es por ello que bajo la Convención Americana los supuestos de responsabilidad internacional comprenden tanto los actos de las entidades privadas que estén actuando con capacidad estatal como los actos de terceros, cuando el Estado falta a su deber de regularlos y fiscalizarlos.

En el derecho comparado, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos ha desarrollado una línea jurisprudencial en torno a la protección de las personas en el contexto de los accidentes. El Tribunal ha sostenido que las obligaciones positivas bajo el artículo 2 requieren que los Estados adopten regulaciones para la protección de la seguridad de las personas en los espacios públicos y para asegurar el funcionamiento efectivo de ese marco regulatorio (Kalender, 2009). Por tanto, los Estados deben regular las actividades peligrosas tomando en cuenta el nivel de riesgo potencial que estas implican a la vida humana (Öneryildiz, 2004). Al respecto, el Tribunal ha sostenido que en determinadas circunstancias los actos y las omisiones de las autoridades en el contexto de políticas para garantizar la seguridad en los lugares públicos puedan comprometer su responsabilidad en la parte sustantiva del artículo 2 de la Convención Europea de Derechos Humanos.

La responsabilidad de las empresas de respetar derechos humanos

Desde décadas pasadas, se ha tratado de proponer diversos enfoques sobre cómo formular posibles compromisos u obligaciones de las empresas, desde la perspectiva de que el respeto a los derechos humanos no debería ser únicamente una obligación de los Estados y las organizaciones

3 Este deber se estructura sobre la base del derecho al acceso a la justicia (Artículos 8 y 25 CADH) y a uno de los tres pilares fundamentales de los Principios Rectores de Empresas y Derechos Humanos.

internacionales. Como lo hemos mencionado en el título anterior, el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas adoptó los Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos —basados en los tres pilares del marco “*proteger, respetar y remediar*”— en junio de 2011. Bajo ese mismo enfoque se estableció desde los principios 11,12 y 13 la responsabilidad de las empresas de respetar los derechos humanos en el marco de sus actividades.

Por consiguiente, se consagró en este instrumento internacional el compromiso por parte de las empresas de respetar los derechos humanos en línea con los diferentes tratados del derecho internacional de los derechos humanos. Lo anterior implica que, en el marco de las actividades empresariales, las compañías deben abstenerse de infringir los derechos humanos de terceros y deben hacer frente a las consecuencias negativas que puedan llegar a ocasionarse sobre los derechos humanos. La responsabilidad empresarial consagrada aplica a todas las empresas, independientemente de su tamaño, sector, contexto operacional, propietario y estructura, de acuerdo con lo consagrado en el principio 14.

Otro instrumento a nivel internacional que ha regulado la relación entre Estados y empresas, pero desde una perspectiva empresarial enfocada en el respeto y debida diligencia de los derechos humanos, son las “Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales”, emitidas por primera vez en 1976, que fueron uno de los primeros instrumentos a nivel internacional en trabajar esta temática, su última versión fue revisada y actualizada en el 2011.

Conforme a lo establecido en el Capítulo IV “Derechos Humanos” (OCDE, 2013), el sector empresarial tiene igualmente la responsabilidad de evitar impactos negativos a los derechos humanos o de contribuir a ellos en el marco de sus actividades, así como la responsabilidad de resolverlos cuando estos existan. En ese mismo sentido, los postulados de la OCDE indican que, si bien la responsabilidad principal de la empresa existe respecto a sus propias actividades, esta debe también prevenir y atenuar los impactos negativos en los derechos humanos que se relacionan indirectamente a la empresa —por ejemplo, a través de una relación comercial— aun cuando la empresa no contribuya a dichos impactos.

Para la OCDE, los Estados miembros tienen una doble obligación, en primera instancia deben implementar las Directrices, lo que les impone el deber de promover su adopción por parte de las empresas y de establecer las estructuras correspondientes a nivel interno, y en segunda

instancia deben de proteger los derechos humanos de los impactos que en ellos pueda ocasionar la actividad empresarial.

Este instrumento igualmente consagra una obligación sobre las empresas, en aquellos casos en que un Estado no cumpla sus obligaciones internacionales en materia de derechos humanos. Los lineamientos de la OCDE han sostenido que este contexto no afecta a la responsabilidad de las empresas de respetar los derechos humanos y enfatizan en el precepto de que en todos los casos —con independencia del país o del contexto específico en el que se desarrollan las actividades de las empresas— debe hacerse referencia como mínimo a los derechos humanos reconocidos internacionalmente, como la vida, la salud y el medio ambiente (deber de diligencia).

En el capítulo VI “Medio Ambiente”, las Directrices establecen que bajo el marco regulatorio de los Estados parte, y en consideración de la normatividad internacional, las empresas deben desarrollar sus actividades siguiendo la necesidad de proteger el medio ambiente, la salud y la seguridad públicas y, en general, deberán realizar sus actividades de manera que contribuyan al objetivo más amplio del desarrollo sostenible. Las Directrices incentivan a las empresas a esforzarse para elevar el nivel de desempeño medioambiental en todos los sectores de sus operaciones, incluso en los casos en que este no sea un requisito formal de las prácticas existentes en los países en los que operan. En este sentido, las empresas deben tener en cuenta los efectos sociales y económicos que puedan producir en los países en vías de desarrollo.

CONCLUSIÓN

Los efectos directos e indirectos sobre la salud pública que se generan como consecuencia de poner en circulación vehículos automotores que no cumplen con la normatividad internacional en torno a los elementos de seguridad vehicular y calidad del aire son variados, pero todos se expresan en vidas humanas. Es primordial que los Estados den cumplimiento a las obligaciones establecidas en los diferentes instrumentos internacionales en materia de derechos humanos analizados en este documento, que tienen como finalidad única propender por la garantía y protección de la vida, la salud y el medio ambiente de los ciudadanos.

Por un lado, las defunciones y los traumatismos por siniestros viales son hechos prevenibles (y en ese sentido, completamente evitables); por el otro, es posible controlar la exposición a altos niveles de contaminación del aire, que causa una variedad de resultados adversos para la salud. Aunque algunos miembros de la comunidad internacional vienen trabajando intensamente en resolver estas problemáticas, los esfuerzos no han sido suficientes dado que no todos los países del mundo se han adherido a los criterios que definió el Foro Mundial de Armonización de las Naciones Unidas para la unificación de los reglamentos en seguridad vial, y tampoco han adoptado las guías de calidad del aire de la OMS. Lo anterior resulta preocupante, dado que es probable que el parque mundial de vehículos, que supera actualmente los 1000 millones de unidades, llegue al doble de esa cifra o más para el año 2030. Además, el grado de aplicación de las normas de seguridad de los vehículos y calidad del aire sigue variando enormemente de un país a otro, lo que implica que en algunas regiones las regulaciones son adecuadas, mientras que en otros son escasas o inexistentes, por lo que se convierte en un determinante legal para la salud y vida de los ciudadanos.

Por lo tanto, se debe trabajar en los tres aspectos expuestos en este documento. En primer lugar, es importante garantizar que el diseño de los vehículos se ajuste a una serie de normas internacionales sobre seguridad vehicular ampliamente reconocidas, como los Acuerdos de 1958 y 1998, con la finalidad de preservar la vida, la salud y el medio ambiente sano de los ciudadanos. En segundo lugar, y en virtud de las normas internacionales de derechos humanos, los Estados deben garantizar y proteger los derechos incluidos en los distintos instrumentos internacionales, en particular en lo relacionado con la injerencia y el daño producido por el sector privado. Para ello, es esencial adoptar y aplicar un sólido marco jurídico que permita a las empresas respetar los derechos a la vida, la salud, la integridad personal y el medio ambiente sano, dando especial énfasis a los grupos vulnerables como niños, niñas y adolescentes. Finalmente, y no menos importante, la industria automotriz debe velar porque los vehículos incluyan las tecnologías necesarias —que salvan vidas y permiten reducir la emisión de efectos contaminantes— cuando se venden en países donde la reglamentación es escasa o inexistente, y además deben asumir las obligaciones que el derecho internacional de los derechos humanos ha desarrollado, bajo los deberes de llevar actividades de debida diligencia y prevención.

Los Estados como Colombia tienen la posibilidad y también el compromiso de adherirse a los acuerdos internacionales de seguridad vehicular, que pueden mejorar la vida y la salud de las personas al requerir a las industrias el cumplimiento de regulaciones técnicas. Hacerlo representa una mayor protección de los derechos a la salud, la vida y el medio ambiente sano y, por lo tanto, un mayor cumplimiento de otras obligaciones del derecho internacional de los derechos humanos, como los Objetivos del Desarrollo Sostenible 2030.

Bibliografía

- Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations. 20 de mar. de 1958, 335 U.N.T.S. 211. <https://bit.ly/3tzubRo>
- Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections. 13 de nov. de 1997, U.N.T.S. C.N.532.2001. TREATIES-2. <https://bit.ly/2QdlXQk>
- Agreement concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on Wheeled Vehicles. 25 de jun de 1998, 2119 U.N.T.S. 119. <https://bit.ly/3x9cdqM>
- Alcaldía de Bogotá. (2019). *Encuesta de Movilidad 2019. Indicadores Preliminares*. <https://bit.ly/3g3m4bx>
- Albán Cornejo y otros v. Ecuador, Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 171 (22 de noviembre de 2007). <https://bit.ly/3drF9Th>
- Asamblea General de las Naciones Unidas. Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, art. 2, 3 de enero de 1976, 993 U.N.T.S.
- Atala Riffo y Niñas v. Chile, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 239 (24 de febrero de 2012). <https://bit.ly/2QcYn6h>
- Centre for legal resources on behalf of Valentin Câmpeanu v. Romania, Eur. Ct. H.R. ECLI:CE:ECHR:2014:0717JUD004784808 (2014). <https://bit.ly/3ec5q77>
- Comisión Interamericana de Derechos Humanos [CIDH]. (2019) Informe empresas y derechos humanos: Estándares interamericanos. CIDH. <https://bit.ly/3h5pWt9>
- Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía [CONUEE]. (2017). *Diagnóstico a bordo (OBD)*. <https://bit.ly/3d8Aw0b>
- Comité de los Derechos del Niño. *Observación general No 15 (2013) sobre el derecho del niño al disfrute del más alto nivel posible de salud*, doc. ONU CRC/C/GC/15 (17 de abril de 2013a). <https://bit.ly/3mDEX6a>
- Comité de los Derechos del Niño. *Observación general No 16 (2013) sobre el derecho del niño al disfrute del más alto nivel posible de salud*, doc. ONU

CRC/C/GC/16 (17 de abril de 2013b). <https://undocs.org/es/CRC/C/GC/16>

Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Observación general núm. 24 (2017) sobre las obligaciones de los Estados en virtud del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales en el contexto de las actividades empresariales, doc. ONU E/C.12/GC/24 (10 de agosto de 2017) <https://bit.ly/3b9b3Cq>

Comunidad Indígena Sawhoyamaya v. Paraguay, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 146 (29 de marzo de 2006).

Comunidad Indígena Yakye Axa v. Paraguay, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 125 (17 de junio de 2005).

Consejo de Derechos Humanos, *La cuestión de las obligaciones de derechos humanos relacionadas con el disfrute de un medio ambiente sin riesgos, limpio, saludable y sostenible*, doc. ONU A/HRC/40/55 (22 de marzo de 2019). <https://undocs.org/es/A/HRC/40/55>

Convención Europea de Derechos Humanos (CEDH), 3 de septiembre de 1953.

Distr. General ONU. *Observación general No 3: La índole de las obligaciones de los Estados Partes (párrafo 1 del artículo 2 del Pacto)*. Recopilación de las observaciones generales y recomendaciones generales adoptadas por órganos creados en virtud de tratados de derechos humanos, doc. ONU HRI/GEN/1/Rev.9 (Vol.I) (27 de mayo de 2008a). <https://bit.ly/3sa2Aoe>

Distr. General ONU. *Observación general No 14: Sobre el derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud (artículo 12)*. Recopilación de las observaciones generales y recomendaciones generales adoptadas por órganos creados en virtud de tratados de derechos humanos, doc. ONU HRI/GEN/1/Rev.9 (Vol.I) (27 de mayo de 2008b). <https://bit.ly/3sa2Aoe>

Distr. General ONU. *Observación general No 15: El derecho al agua (artículos 11 y 12 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales)*. Recopilación de las observaciones generales y recomendaciones generales adoptadas por órganos creados en virtud de tratados de derechos humanos, doc. ONU HRI/GEN/1/Rev.9 (Vol.I) (27 de mayo de 2008c). <https://bit.ly/3sa2Aoe>

Cordella y otros v. Italia, Eur. Ct. H.R. ECLI:CE:ECHR:2019:0124JUD005441413 (2019). <https://bit.ly/3aj2l3V>

Cuscul Pivaral y otros v. Guatemala, Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 359 (23 de agosto de 2018). <https://bit.ly/2P31zAU>

- Empleados de la Fábrica de Fuegos de Santo Antônio de Jesus v. Brasil, Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 407 (15 de julio de 2020). <https://bit.ly/3drNZ3g>
- Friedman, M. S., Powell, K. E., Hutwagner, L., Graham, L. M., & Teague, W. G. (2001). Impact of changes in transportation and commuting behaviors during the 1996 Summer Olympic Games in Atlanta on air quality and childhood asthma. *JAMA*, 285(7), 897–905. <https://doi.org/10/cczbnkj>
- Furas, A., Ramos, J., Bhalla, K., & Garrido, N. (2019). *Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor: Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR)*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://doi.org/f8jrm>
- Gostin, L. O., Monahan, J. T., Kaldor, J., DeBartolo, M., Friedman, E. A., Gottschalk, K., Kim, S. C., Alwan, A., Binagwaho, A., Burci, G. L., Cabal, L., DeLand, K., Evans, T. G., Goosby, E., Hossain, S., Koh, H., Ooms, G., Roses Periago, M., Uprimny, R., & Yamin, A. E. (2019). The legal determinants of health: Harnessing the power of law for global health and sustainable development. *The Lancet*, 393(10183), 1857–1910. <https://doi.org/10/ggdnrx>
- Hatton y otros v. El Reino Unido, Eur. Ct. H.R. ECLI:CE:ECHR:2003:0708JUD003602297 (2003). <https://bit.ly/3aitHY4>
- Health Effects Institute. (2019). State of Global Air 2019. Special Report. <https://bit.ly/3te92fo>
- Hermanos Landaeta Mejías y otros v. Venezuela, Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 281 (24 de agosto de 2014).
- Institute for Health Metrics and Evaluation, GBD, & University of Washington. (2019). *GBD Compare | Viz Hub*. Institute for Health Metrics and Evaluation. <https://bit.ly/3g6yq2L>
- Instituto Nacional del Cáncer. (s. f.-a). *Definición de morbilidad - Diccionario de cáncer del NCI - Instituto Nacional del Cáncer*. Diccionarios del NCI. <https://bit.ly/3uIgKi1>
- Instituto Nacional del Cáncer. (s. f.-b). *Definición de mortalidad - Diccionario de cáncer del NCI - Instituto Nacional del Cáncer*. Diccionarios del NCI. <https://bit.ly/3au2bHl>
- Kalender v. Turquía, Eur. Ct. H.R. ECLI:CE:ECHR:2009:1215JUD000431402 (2009). <https://bit.ly/3dsmCpW>

- Masacre de Mapiripán v. Colombia, Fondo, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 134 (15 de septiembre de 2005). <https://bit.ly/3x89M7R>
- Medio Ambiente y Derechos Humanos, Opinión Consultiva OC-23/17, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. A) 23(15 de noviembre de 2017). <https://bit.ly/3v1LHOR>
- “Niños de la Calle” (Villagrán Morales y otros) v. Guatemala, Fondo, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 63 (19 de noviembre de 1999). <https://bit.ly/3ggqSdY>
- Morantes, G., Pérez, N., Santana, R., & Rincón-Polo, G. (2016). Revisión de instrumentos normativos de la calidad del aire y sistemas de monitoreo atmosférico. *Interciencia: Revista de ciencia y tecnología de América*, 41(4), 235–242. <https://bit.ly/3sb64XF>
- Naciones Unidas. (s. f.). *La Agenda para el Desarrollo Sostenible*. Objetivos de desarrollo sostenible. <https://bit.ly/3b5jyyb>
- Naciones Unidas. (2011). Principios Rectores Sobre las Empresas y los Derechos Humanos. Naciones Unidas.
- Noguera y otra v. Paraguay, Fondo, Costas y Reparaciones, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 401 (9 de marzo de 2020). <https://bit.ly/3v3XDIO>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial [ONSV]. (2020). *Boletín estadístico Colombia. Fallecidos y lesionados en siniestros viales*. <https://bit.ly/3a2p9VG>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos [OCDE]. (2013). Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, OECD Publishing. <https://doi.org/gbkh>
- Öneryildiz v. Turquía, Eur. Ct. H.R. ECLI:CE:ECHR:2004:1130JUD004893999 (2004). <https://bit.ly/3mZOpB1>
- Organización de los Estados Americanos, Convención Americana de Derechos Humanos (CADH), 22 de noviembre de 1969.
- Organización de los Estados Americanos. (1988). Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. OEA/Ser.A/44.
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Organización Mundial de la Salud. <https://bit.ly/3wNhAfi>
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2017a). *¡No contamines mi futuro! El impacto de los factores medioambientales en la salud infantil*. Organización Mundial de la Salud. <https://bit.ly/3g1RWNT>

- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2017b). *Salve VIDAS — Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial [Save LIVES A road safety policy package]*. World Health Organization. <https://bit.ly/3wM1r9V>
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2018a). *Accidentes de tránsito*. Organización Mundial de la Salud. <https://bit.ly/328Evnf>
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2018b). *Calidad del aire y salud*. Organización Mundial de la Salud. <https://bit.ly/3dS5A3q>
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2018c). *Contaminación atmosférica y salud infantil. Prescribir aire limpio. Resumen*. Organización Mundial de la Salud. <https://bit.ly/322Q9jh>
- Organización Panamericana de la Salud [OPS]. (s. f.). *Agenda de Salud Sostenible para las Américas 2018-2030*. Oficina Regional para las Américas de la Organización Mundial de la Salud. <https://bit.ly/3geNU55>
- Organización Panamericana de la Salud [OPS]. (2019). *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. Organización Panamericana de la Salud. <https://bit.ly/3wLRYiW>
- Poblete Vilches y otros v. Chile, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 349 (8 de marzo de 2018). <https://bit.ly/3v65r3x>
- Pueblo Indígena Xucuru y sus miembros v. Brasil, Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 346 (5 de febrero de 2018). <https://bit.ly/3ecJJ6T>
- Ramírez Escobar v. Guatemala, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 351 (9 de marzo de 2018). <https://bit.ly/32orMwD>
- Relator Especial sobre los derechos humanos y el medio ambiente. *Obligaciones de derechos humanos relacionadas con el disfrute de un medio ambiente sin riesgos, limpio, saludable y sostenible*, doc. ONU A/HRC/40/55 (8 de enero de 2019). <https://undocs.org/es/A/HRC/40/55>
- Riojas-Rodríguez, H., Álamo-Hernández, U., Texcalac-Sangrador, J. L., & Romieu, I. (2014). Health impact assessment of decreases in PM10 and ozone concentrations in the Mexico City Metropolitan Area. A basis for a new air quality management program. *Salud Pública de México*, 56(6), 579. <https://doi.org/10/f6wgjs>
- United Nations Economic Commission for Europe. (2017). *Addenda to the 1958 Agreement (Regulations 141-160)*. United Nations Economic Commission for Europe. <https://bit.ly/323wEHB>
- United Nations Environment Programme. (2020). *Used Vehicles and the environment. A Global Overview of Used Light Duty Vehicles: Flow, Scale and Regulation*. United Nations Environment Programme [UN Environment Programme]. <https://bit.ly/2S4i0y0>

- Valencia Hinojosa y otra v. Ecuador, Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 327 (29 de noviembre de 2016). <https://bit.ly/3sqiue9>
- Vergara, W., Fenhann, J., & Santos da Silva, S. (2019). *Zero Carbon: The opportunity, cost and benefits of the coupled decarbonization of the power and transport sectors in Latin America and the Caribbean*. United Nations Environment Programme [UN Environment Programme]. <https://bit.ly/3g9QzfY>
- Wallbank, C., Kent, J., Ellis, C., Seidl, M., & Carroll, J. (2019). *The potential for vehicle safety standards to prevent deaths and injuries in Argentina, Brazil, Chile and Mexico: a 2018 update*. <https://bit.ly/3s7RK1Z>
- World Air Quality Index. (2021). *Contaminación del aire del mundo: Índice de calidad del aire en tiempo real*. World Air Quality Index. <https://waqi.info/es/>
- World Bank, & Institute for Health Metrics and Evaluation. (2016). *The Cost of Air Pollution: Strengthening the Economic Case for Action*. World Bank. <https://bit.ly/3mEdVvE3>
- World Health Organization [WHO]. (2010). *Action on the social determinants of health: Learning from previous experiences*. World Health Organization. <https://bit.ly/3g1KPVR>
- World Health Organization [WHO]. (2015a). *Global status report on road safety 2015*. World Health Organization. <https://bit.ly/3epSqek>
- World Health Organization [WHO]. (2015b). *Ten strategies for keeping children safe on the road*. World Health Organization, WHO IRIS. <https://bit.ly/3g1Zf8h>
- World Health Organization [WHO]. (2018). *Global status report on road safety 2018*. World Health Organization. <https://bit.ly/3uLuqd2>
- Ximenes Lopes v. Brasil, Fondo, Reparaciones y Costas, Ct. Inter-Am. D.H. (ser. C) 149 (4 de julio de 2006). <https://bit.ly/32nsRFc>

• DOCUMENTOS 1

ETNORREPARACIONES. La justicia colectiva étnica y la reparación a pueblos indígenas y comunidades afrodescendientes en Colombia

Publicación digital e impresa

César Rodríguez Garavito, Yukyan Lam

2011

• DOCUMENTOS 2

LA CONSULTA PREVIA: DILEMAS Y SOLUCIONES. Lecciones del proceso de construcción del decreto de reparación y restitución de tierras para pueblos indígenas en Colombia

Publicación digital e impresa

César Rodríguez Garavito, Natalia Orduz Salinas

2012

• DOCUMENTOS 3

LA ADICCIÓN PUNITIVA. La desproporción de leyes de drogas en América Latina

Publicación digital e impresa

Rodrigo Uprimny, Diana Esther Guzmán, Jorge Parra Norato

2012

• DOCUMENTOS 4

ORDEN PÚBLICO Y PERFILES RACIALES. Experiencias de afrocolombianos con la policía en Cali

Publicación digital e impresa

Yukyan Lam, Camilo Ávila

2013

• DOCUMENTOS 5

INSTITUCIONES Y NARCOTRÁFICO. La geografía judicial de los delitos de drogas en Colombia

Publicación digital

Mauricio García Villegas, Jose Rafael Espinosa Restrepo,

Felipe Jiménez Ángel

2013

• DOCUMENTOS 6

ENTRE ESTEREOTIPOS: Trayectorias laborales de mujeres y hombres en Colombia

Publicación digital

Diana Esther Guzmán, Annika Dalén

2013

• DOCUMENTOS 7

LA DISCRIMINACIÓN RACIAL EN EL TRABAJO. Un estudio experimental en Bogotá

Publicación digital e impresa

César Rodríguez Garavito, Juan Camilo Cárdenas C.,

Juan David Oviedo M., Sebastián Villamizar S.

2013

• DOCUMENTOS 8

LA REGULACIÓN DE LA INTERRUPCIÓN VOLUNTARIA DEL EMBARAZO EN COLOMBIA

Publicación digital

Annika Dalén, Diana Esther Guzmán, Paola Molano
2013

• DOCUMENTOS 9

ACOSO LABORAL

Publicación digital

Diana Guzmán, Annika Dalén
2013

• DOCUMENTOS 10

ACCESO A LA JUSTICIA. Mujeres, conflicto armado y justicia

Publicación digital

Diana Esther Guzmán Rodríguez, Sylvia Prieto Dávila
2013

• DOCUMENTOS 11

LA IMPLEMENTACIÓN DE LA DESPENALIZACIÓN PARCIAL DEL ABORTO

Publicación digital e impresa

Annika Dalén
2013

• DOCUMENTOS 12

RESTITUCIÓN DE TIERRAS Y ENFOQUE DE GÉNERO

Publicación digital e impresa

Diana Esther Guzmán, Nina Chaparro
2013

• DOCUMENTOS 13

RAZA Y VIVIENDA EN COLOMBIA. La segregación residencial y las condiciones de vida en las ciudades

Publicación digital e impresa

María José Álvarez Rivadulla, César Rodríguez Garavito, Sebastián Villamizar Santamaría, Natalia Duarte
2013

• DOCUMENTOS 14

PARTICIPACIÓN POLÍTICA DE LAS MUJERES Y PARTIDOS. Posibilidades a partir de la reforma política de 2011.

Publicación digital

Diana Esther Guzmán Rodríguez, Sylvia Prieto Dávila
2013

• DOCUMENTOS 15

BANCADA DE MUJERES DEL CONGRESO. Una historia por contar

Publicación digital

Sylvia Cristina Prieto Dávila, Diana Guzmán Rodríguez
2013

• DOCUMENTOS 16

OBLIGACIONES CRUZADAS. Políticas de drogas y derechos humanos

Publicación digital

Diana Guzmán, Jorge Parra, Rodrigo Uprimny
2013

• DOCUMENTOS 17

GUÍA PARA IMPLEMENTAR DECISIONES SOBRE DERECHOS SOCIALES.

Estrategias para los jueces, funcionarios y activistas

Publicación digital e impresa

César Rodríguez Garavito, Celeste Kauffman
2014

• DOCUMENTOS 18

VIGILANCIA DE LAS COMUNICACIONES EN COLOMBIA.

El abismo entre la capacidad tecnológica y los controles legales

Publicación digital e impresa

Carlos Cortés Castillo
2014

• DOCUMENTOS 19

NO INTERRUMPIR EL DERECHO.

Facultades de la Superintendencia Nacional de Salud en materia de IVE

Publicación digital

Nina Chaparro González, Annika Dalén
2015

• DOCUMENTOS 20

DATOS PERSONALES EN INFORMACIÓN PÚBLICA.

Oscuridad en lo privado y luz en lo público

Publicación digital e impresa

Vivian Newman
2015

• DOCUMENTOS 21

REQUISAS, ¿A DISCRECIÓN?

Una tensión entre seguridad e intimidad

Publicación digital e impresa

Sebastián Lalinde Ordóñez
2015

• DOCUMENTOS 22

FORMACIÓN EN VIOLENCIA SEXUAL EN EL CONFLICTO

ARMADO. Una propuesta metodológica para funcionarios

Publicación digital

Silvia Rojas Castro, Annika Dalén
2015

• DOCUMENTOS 23

CASAS DE JUSTICIA:

una buena idea mal administrada

Publicación digital

Equipo de investigación: Mauricio García Villegas,
Jose Rafael Espinosa Restrepo, Sebastián Lalinde Ordóñez,
Lina Arroyave Velásquez, Carolina Villadiego Burbano
2015

• DOCUMENTOS 24

LOS REMEDIOS QUE DA EL DERECHO.

El papel del juez constitucional cuando la interrupción del embarazo no se garantiza

Publicación digital

Diana Esther Guzmán, Nina Chaparro González
2015

• DOCUMENTOS 25

**EL EJERCICIO DE LA INTERRUPCIÓN VOLUNTARIA
DE EMBARAZO EN EL MARCO DEL CONFLICTO ARMADO**

Publicación digital

Margarita Martínez Osorio, Annika Dalén,
Diana Esther Guzmán, Nina Chaparro González
2015

• DOCUMENTOS 26

CUIDADOS PALIATIVOS.

***Abordaje de la atención en salud
desde un enfoque de derechos humanos***

Publicación digital e impresa

Isabel Pereira Arana
2016

• DOCUMENTOS 27

**SARAYAKU ANTE EL SISTEMA INTERAMERICANO
DE DERECHOS HUMANOS.**

Justicia para el pueblo del Medio Día y su selva viviente

Publicación digital e impresa

Mario Melo Cevallos
2016

• DOCUMENTOS 28 IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

LOS TERRITORIOS DE LA PAZ.

La construcción del estado local en Colombia

Publicación digital e impresa

Mauricio García Villegas, Nicolás Torres Echeverry,
Javier Revelo Rebolledo, Jose R. Espinosa Restrepo,
Natalia Duarte Mayorga
2016

• DOCUMENTOS 29 IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

NEGOCIANDO DESDE LOS MÁRGENES.

La participación política de las mujeres en los procesos de paz en Colombia (1982-2016)

Publicación digital e impresa

Nina Chaparro González, Margarita Martínez Osorio
2016

• DOCUMENTOS 30 IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

LA PAZ AMBIENTAL.

Retos y propuestas para el posacuerdo

Publicación digital e impresa

César Rodríguez Garavito, Diana Rodríguez Franco,
Helena Durán Crane
2016

• DOCUMENTOS 31 IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**ACCESO A LOS ARCHIVOS DE INTELIGENCIA
Y CONTRAINTELIGENCIA EN EL MARCO DEL POSACUERDO**

Publicación digital e impresa

Ana María Ramírez Mourraille, María Paula Ángel Arango,
Mauricio Albarracín Caballero, Rodrigo Uprimny Yepes,
Vivian Newman Pont
2017

• DOCUMENTOS 32

JUSTICIA TRANSICIONAL Y ACCIÓN SIN DAÑO.

Una reflexión desde el proceso de restitución de tierras

Publicación digital e impresa

Aura Patricia Bolívar Jaime, Olga del Pilar Vásquez Cruz
2017

• DOCUMENTOS 33

SIN REGLAS NI CONTROLES.

***Regulación de la publicidad de alimentos y bebidas
dirigida a menores de edad***

Publicación digital e impresa

Diana Guarnizo Peralta
2017

• DOCUMENTOS 34

ACADEMIA Y CIUDADANÍA.

Profesores universitarios cumpliendo y violando normas

Publicación digital e impresa

Mauricio García Villegas, Nicolás Torres Echeverry,
Andrea Ramírez Pisco, Juan Camilo Cárdenas Campo
2017

• DOCUMENTOS 35 IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

ESTRATEGIAS PARA UNA REFORMA RURAL TRANSICIONAL

Publicación digital e impresa

Nelson Camilo Sánchez León

2017

• DOCUMENTOS 36 IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

SISTEMA DE JUSTICIA TERRITORIAL PARA LA PAZ

Publicación digital e impresa

Carolina Villadiego Burbano, Sebastián Lalinde Ordóñez

2017

• DOCUMENTOS 37

DELITOS DE DROGAS Y SOBREDOSIS CARCELARIA EN COLOMBIA

Publicación digital e impresa

Rodrigo Uprimny Yepes, Sergio Chaparro Hernández,

Luis Felipe Cruz Olivera

2017

• DOCUMENTOS 38 IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

COCA, INSTITUCIONES Y DESARROLLO.

Los retos de los municipios productores en el posacuerdo

Publicación digital e impresa

Sergio Chaparro Hernández, Luis Felipe Cruz Olivera

2017

• DOCUMENTOS 39 IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

RESTITUCIÓN DE TIERRAS, POLÍTICA DE VIVIENDA Y PROYECTOS PRODUCTIVOS.

Ideas para el posacuerdo

Publicación digital e impresa

Aura Patricia Bolívar Jaime, Angie Paola Botero Giraldo, Laura

Gabriela Gutiérrez Baquero

2017

• DOCUMENTOS 40

CÁRCEL O MUERTE.

El secreto profesional como garantía fundamental en casos de aborto

Publicación digital

Ana Jimena Bautista Revelo, Anna Joseph, Margarita Martínez

Osorio

2017

• DOCUMENTOS 41

SOBREDOSIS CARCELARIA Y POLÍTICA DE DROGAS EN AMÉRICA LATINA

Publicación digital e impresa

Sergio Chaparro Hernández, Catalina Pérez Correa

2017

• DOCUMENTOS 42

SOBREPESO Y CONTRAPESOS.

La autorregulación de la industria no es suficiente para proteger a los menores de edad

Publicación digital e impresa

Valentina Rozo Rangel

2017

• DOCUMENTOS 43

VÍCTIMAS Y PRENSA DESPUÉS DE LA GUERRA.

Tensiones entre intimidad, verdad histórica y libertad de expresión

Publicación digital e impresa

Vivian Newman Pont, María Paula Ángel Arango,

María Ximena Dávila Contreras

2018

• DOCUMENTOS 44

LO QUE NO DEBE SER CONTADO.

Tensiones entre el derecho a la intimidad y el acceso a la información en casos de interrupción voluntaria del embarazo

Publicación digital

Nina Chaparro González, Diana Esther Guzmán,

Silvia Rojas Castro

2018

• DOCUMENTOS 45

POSCONFLICTO Y VIOLENCIA SEXUAL.

La garantía de la interrupción voluntaria del embarazo en los municipios priorizados para la paz

Publicación digital

Ana Jimena Bautista Revelo, Blanca Capacho Niño,

Margarita Martínez Osorio

2018

• DOCUMENTOS 46

UN CAMINO TRUNCADO. Los derechos sexuales y reproductivos en Montes de María

Publicación digital e impresa

María Ximena Dávila, Margarita Martínez, Nina Chaparro

2019

• DOCUMENTOS 47

ETIQUETAS SIN DERECHOS. Etiquetado de productos comestibles: un análisis desde los derechos humanos

Publicación digital e impresa

Diana Guarnizo, Ana María Narváez

2019

• DOCUMENTOS 48

RENDICIÓN DE CUENTAS DE GOOGLE Y OTROS NEGOCIOS EN COLOMBIA.

La protección de datos personales en la era digital

Publicación digital e impresa

Vivian Newman Pont, María Paula Ángel Arango

2019

• DOCUMENTOS 49

ELOGIO A LA BULLA. Protesta y democracia en Colombia

Publicación digital e impresa

Sebastián Lalinde Ordóñez

2019

• DOCUMENTOS 50

LOS TERCEROS COMPLEJOS. La competencia limitada de la Jurisdicción Especial para la Paz

Publicación digital e impresa

Sabine Michalowski, Alejandro Jiménez Ospina,

Hobeth Martínez Carrillo, Daniel Marín López

2019

• DOCUMENTOS 51

DIME DÓNDE ESTUDIAS Y TE DIRÉ QUÉ COMES.

Oferta y publicidad en tiendas escolares de Bogotá

Publicación digital e impresa

Valentina Roza Ángel

2019

• DOCUMENTOS 52

LOS CAMINOS DE DOLOR.

Acceso a cuidados paliativos y tratamiento por consumo de heroína en Colombia

Publicación digital e impresa

Isabel Pereira, Lucía Ramírez

2019

• DOCUMENTOS 53

LOS SEGUNDOS OCUPANTES EN EL PROCESO DE RESTITUCIÓN DE TIERRAS.

Reto a la reparación con vocación transformadora

Publicación digital e impresa

Hobeth Martínez Carrillo

2019

• DOCUMENTOS 54

CANNABIS EN LATINOAMÉRICA.

La ola verde y los retos hacia la regulación

Publicación digital e impresa

Alejandro Corda, Ernesto Cortés, Diego Piñol Arriagada

2019

• DOCUMENTOS 55

ACCESO, PROMOCIÓN Y PERMANENCIA DE NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES MIGRANTES EN EL SISTEMA EDUCATIVO COLOMBIANO.

Avances, retos y recomendaciones

Publicación digital e impresa
Silvia Ruiz Mancera, Lucía Ramírez Bolívar,
Valentina Rozo Ángel
2020

• DOCUMENTOS 56

ENTRE LA BATA Y LA TOGA.

El rol de los tribunales de ética médica en la garantía de los derechos sexuales y reproductivos

Publicación digital e impresa
María Ximena Dávila, Nina Chaparro
2020

• DOCUMENTOS 57

LA IMAGINACIÓN MORAL EN EL TRÁNSITO HACIA LA PAZ.

Experiencias regionales de convivencia pacífica en Montes de María

Publicación digital
Ivonne Elena Díaz García
2020

• DOCUMENTOS 58

FESTÍN DE DATOS.

Empresas y datos personales en América Latina

Publicación digital e impresa
Coordinadores académicos: Vivian Newman Pont,
Juan Carlos Upegui, Daniel Ospina-Celis
2020

• DOCUMENTOS 59

CATASTRO PARA LA PAZ.

Tensiones, problemas, posibilidades

Publicación digital e impresa
Felipe León, Juana Dávila Sáenz
2020

• DOCUMENTOS 60

¿RESTITUCIÓN DE PAPEL?

Notas sobre el cumplimiento del posfallo

Publicación digital
Cheryl Morris Rada, Ana Jimena Bautista Revelo,
Juana Dávila Sáenz
2020

• DOCUMENTOS 61

¿A QUIÉNES SANCIONAR?

Máximos responsables y participación determinante en la Jurisdicción Especial para la Paz

Publicación digital e impresa

Sabine Michalowski, Michael Cruz Rodríguez,

Hobeth Martínez Carrillo

2020

• DOCUMENTOS 62

DISCRIMINACIÓN DE GÉNERO EN EL FÚTBOL.

Construir una caja de herramientas para la igualdad de género en el juego bonito

Publicación digital

Rachel Davidson Raycraft, Rebecca Robinson, Jolena Zabel

Colaboradores: Nelson Camilo Sánchez León,

María Ximena Dávila, Nina Chaparro González

2020

• DOCUMENTOS 63

LOS PUEBLOS ÉTNICOS DE COLOMBIA.

Derechos territoriales y reparaciones. Módulo de formación para procuradores y servidores del Ministerio Público

Publicación digital e impresa

María Paula Tostón Sarmiento

2020

• DOCUMENTOS 64

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL SECTOR EXTRACTIVO EN COLOMBIA

Publicación digital e impresa

Fabio E. Velásquez

2021

• DOCUMENTOS 65

LA GUERRA EN MOVIMIENTO.

Tomas guerrilleras y crímenes de guerra en la ejecución del plan estratégico de las FARC-EP en el Tolima (1993-2002)

Publicación digital e impresa

Juana Dávila Sáenz, Felipe León, Bibiana Ramírez,

Ricardo Cruz y Juan Diego Restrepo

2021

AL AÑO FALLECEN 1.35 MILLONES DE PERSONAS EN EL MUNDO

como consecuencia de los siniestros viales. Estos son una de las principales causas de muerte y la primera entre personas de entre 15 y 29 años. A su vez, millones de personas ven afectado su estado de salud por la nociva calidad del aire que se respira, una de cada ocho muertes fueron atribuibles a los efectos de la contaminación atmosférica. Si bien muchos países han tomado medidas para mejorar los marcos regulatorios e institucionales necesarios para apoyar los esfuerzos en estas problemáticas. Hoy en día no todos los vehículos cuentan con las mismas características en seguridad o control de emisiones contaminantes, dado que no todos los países cuentan con la regulación internacional para ello.

Estas diferencias, generan efectos directos e indirectos en torno a la protección de los derechos humanos, entre distintos grupos socioeconómicos y entre distintos países, en especial los del sur global. En este documento se abordará, porqué una ausencia de regulación en torno a los vehículos ha supuesto una carga importante para la salud de las personas, que se manifiesta en forma de traumatismos por siniestros viales y enfermedades respiratorias. La seguridad vehicular y la contaminación atmosférica son un asunto de salud de pública que debe ser abordado desde una perspectiva de derechos humanos para proteger y garantizar la vida, salud y medio ambiente de los ciudadanos.

978-958-5597-78-5



9 789585 597785