



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

EL ESQUEMA DE COMPENSACION
E INDEMNIZACION DE LA ORGA-
NIZACION MARITIMA INTERNA-
CIONAL (OMI)

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A

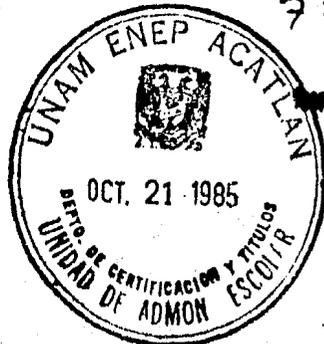
Gerardo Gutiérrez Rodr

GENERACION 1978 - 1982



ENEP ACATLAN
Coordinación del Programa Público

ENEP
ACATLAN



1985



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**EL ESQUEMA DE COMPENSACION E INDEMNIZACION DE LA ORGANIZACION
MARITIMA INTERNACIONAL (OMI) .**

I N D I C E .

INTRODUCCION

CAPITULO I. CONTAMINACION MARINA.

- 1.- Su Concepto.
 - 2.- Contaminación Marina por Hidrocarburos.
 - 2.1.- Tipos de petróleo.
 - 2.2.- Predicción del comportamiento de la mancha de petróleo en el mar.
 - 2.3.- Contención, recolección y tratamiento del petróleo en el mar.
 - 3.- Impacto Ecológico causado por la contaminación de hidrocarburos.
 - 4.- Legislación Internacional en materia de Contaminación Marina.
- Conclusiones.**

CAPITULO II. SISTEMAS INTERNACIONALES DE COMPENSACION E INDEMNIZACION POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DEL MAR POR HIDROCARBUROS.

- 1.- Sistema de las Conferencias Internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI).
 - A.- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, de 1969. (CIC/69).
 - B.- Convenio sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1971. (Convenio del Fondo, de 1971).
- 2.- Sistema de la Industria de Propietarios de Buques-tanque.
 - A.- Acuerdo Voluntario de los Propietarios de Buques-tanque respecto de la Responsabilidad causada por la Contaminación de

Hidrocarburos, de 1969. (TOVALOP) .

- B.- Contrato relacionado con un Complemento Provisional por la Responsabilidad derivada de Daños causados por la Contaminación por Hidrocarburos, de 1971. (CRISTAL).

Conclusiones.

CAPITULO III. PROYECTO DE ENMIENDAS AL ESQUEMA DE COMPENSACION E INDEMNIZACION DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI) .

- 1.- Proyecto de Protocolo de 1984, al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, de 1969.
- 2.- Proyecto de Protocolo de 1984, al Convenio sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Daños causados por Hidrocarburos de 1971.
- 3.- Legislación Mexicana en materia de Contaminación Marina.

Conclusiones.

CAPITULO IV. CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACION POR DAÑOS CAUSADOS POR EL TRANSPORTE DE CIERTAS SUSTANCIAS POR MAR, DE 1984. (CONFERENCIA DIPLOMATICA) .

- 1.- Resultados de la Conferencia Diplomática.
- 2.- El caso de México.

Conclusiones.

CONCLUSIONES FINALES .

ANEXOS.

BIBLIOGRAFIA .

INTRODUCCION.

Aún en épocas modernas y aunque parezca imposible de creer, los océanos son considerados como depósitos infinitos de sustancias contaminantes, las cuales son vertidas de manera intencional y accidental, sin el menor motivo de preocupación.

Se ha comprobado que las principales sustancias contaminantes en el mar son los hidrocarburos, especialmente el petróleo, debido a que son energéticos con importantes propiedades, que sirven para poner en marcha a la mayoría de las industrias.

Estos productos son transportados a diversas regiones geográficas, en miles de millones de toneladas anualmente, a través de la vía marítima y frecuentemente terminan en el océano, lo cual representa siempre un peligro potencial.

Este temor se ha visto reflejado en la creación de técnicas para la prevención; contención; dispersión y control de la contaminación resultante de estas sustancias.

Algunas veces, la introducción de hidrocarburos en el medio marino es consecuencia de accidentes a buques tanque, bástenos recordar el caso del "Torrey Canyon", que encayó en Pollard Hook el 19 de marzo de 1967, derramando petróleo que contaminó una extensa área -- de las costas francesas e inglesas.

Este suceso puso en evidencia los vacíos jurídicos y la insuficiencia de la legislación marítima existente, lo que impulsó a los Estados a la formulación de nuevos acuerdos sobre la materia. De esa manera se dió origen a la legislación moderna en materia de intervención e indemnización

La entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), ahora Organización Marítima Internacional (OMI), decidió crear un Comité Jurídico para que se dedicará al estudio de este tipo de desastres y recomendar soluciones.

Es de mencionar, que la OMI es un organismo especializado del - Sistema de Naciones Unidas, que se ocupa de asuntos marítimos, su interés se centra principalmente en los buques utilizados en servi--- cios internacionales.

El objetivo principal de la OMI es facilitar la cooperación en tre gobiernos en cuestiones técnicas relativas al transporte maríti mo internacional, a fin de satisfacer los criterios del máximo rigor posible respecto a seguridad en el mar y eficiencia en la navega--- ción.

La Organización es especialmente responsable de la seguridad - en el mar y la protección del medio marino a través de la preven--- ción de la contaminación del mar ocasionada por buques y otras en--- barcaciones.

La OMI también se ocupa de cuestiones jurídicas relacionadas - con el transporte marítimo internacional, de facilitar el tráfico in ternacional y de prestar asistencia técnica en cuestiones marítimas a los países en desarrollo.

Siguiendo con el Comité Jurídico, éste se convirtió en un órgano permanente de la Organización y negoció dos convenios, basados en -- los principios del Derecho Internacional y aspirando a compensar a las víctimas de los derrames petroleros.

Estos convenios constituyen el Esquema de Compensación e Indem nización de la OMI, el cual contempla la distribución de las respon sabilidades en dos niveles. En el primer nivel se asigna la responsa bilidad a los armadores, pero sólo hasta cierto límite.

En el segundo nivel, se encuentra un instrumento que aumenta la indemnización disponible para las víctimas. Los dos instrumentos que integran este Esquema son: el Convenio Internacional sobre Responsa bilidad Civil por Daños causados por la contaminación de Hidrocarburos, de 1969 y el Convenio sobre la Constitución de un Fondo Interna

cional por Daños causados por Hidrocarburos, de 1971.

Paralelamente a las conferencias de la OMI, fue creado un Sistema Convencional elaborado por la Industria Petrolera y los Propietarios de Buques-tanque, para estimular la limpieza y proveer de indemnizaciones adecuadas antes de la introducción y aceptación mundial de los convenios internacionales. Este Sistema está integrado por dos acuerdos conocidos por sus siglas en inglés: TOVALOP y CRISTAL.

Debido a la opinión general, especialmente después del desastre al buque "Amoco Cadiz" en 1978, de que los montos contemplados en ambos instrumentos de la OMI se habían vuelto insuficientes, el Comité Jurídico tomó en sus manos la revisión y elaboración de dos protocolos que enmienden a los actuales, a fin de convertirlos en más operacionales.

Tomando en consideración para esa labor, la experiencia ganada a lo largo de los últimos años. Los trabajos del Comité se prolongaron por varios períodos de sesiones, tanto propios como de grupos informales.

Así en el 51º período del Comité, se ultimaron sendos protocolos orientados a revisar a los convenios existentes, mismos que fueron sometidos para su adopción de la Conferencia Internacional sobre Responsabilidad e indemnización por Daños causados por el Transporte de ciertas Sustancias por Mar, de 1984.

Los resultados emanados de esta Conferencia convirtieron al Esquema de la OMI en un mecanismo más efectivo para contrarrestar los efectos de la contaminación, toda vez que fueron aumentados el ámbito de aplicación y los límites de responsabilidad e indemnización.

Este contexto es de especial interés para México, ya que a través de él, se podrá instrumentar una posición respecto del Esquema, basada en hechos reales y juicios objetivos.

CAPITULO I

CONTAMINACION MARINA .

- 1.- Su Concepto
 - 2.- Contaminación Marina por Hidrocarburos
 - 2.1.- Tipos de petróleo
 - 2.2.- Predicción del Comportamiento de la mancha de hidrocarburos en el mar
 - 2.3.- Contención, recolección y tratamiento del petróleo en el mar
 - 3.- Impacto Ecológico causado por la contaminación por hidrocarburos
 - 4.- Legislación Internacional en materia de Contaminación Marina .
- Conclusiones .

I.- CONTAMINACION MARINA .

1.- Su Concepto .

Antes de empezar el capítulo, considero de suma importancia para la exposición, definir el significado de la palabra contaminación. Esta noción requiere de un elemento esencial, que es el agente contaminante, quien es el causante de los cambios dañinos en el medio ambiente.

En este sentido, para efectos de la investigación, Contaminación significa la introducción por el hombre, directamente o indirectamente, de sustancias en el medio ambiente, que tienen como resultado el deterioro de los recursos naturales, fuentes de vida, ecosistemas, la salud del hombre, entre otras consecuencias.(1)

En tales circunstancias, hay que tener en mente la actividad del hombre en la definición arriba citada; ya que algunos cambios perjudiciales en el medio ambiente ocurren también por factores naturales. Por ejemplo, algunos biólogos marinos se han encontrado casos en que la desaparición de una clase de peces, no se debe a los efectos producidos por la introducción de sustancias contaminantes, sino por el contrario, obedece a causas naturales, entre las que se encuentran los cambios de temperatura del agua, turbulencias y alteraciones en las corrientes marinas.

Sin embargo, en este estudio la actividad del hombre juega un papel primordial en el problema de la contaminación y lo es al grado que una de las principales fuentes contaminantes de los océanos proviene de los derrames de hidrocarburos de buques-tanque, propios de la actividad humana, los cuales afectan a plantas y animales marinos, costas y playas.

Lo anterior es aún más grave, si consideramos que el 20% de la producción de petróleo en el mundo se introduce en la aguas del mar cada año.(2)

(1)-SANBACH, F. Principles of Pollution Control.
Longman LTD, London, U.K. 1962. pp.23-25.

(2)-LIDGREN, K. Oil and Chemical Pollution from Ships
Ministry of Agriculture, Stockholm. 1960. pp.133

2.- Contaminación Marina, por Hidrocarburos .

El hombre desde sus orígenes siempre ha contaminado el medio ambiente que lo rodea. Por ejemplo, el hombre prehistórico tiraba el resto de sus alimentos en la entrada de la cueva en donde vivía. Miles de años más tarde, castillos medievales sucumbían, frecuentemente, debido a la contaminación de su abastecimiento de agua por sus propias basuras y desechos. La Revolución Industrial aceleró el proceso hasta el grado de que la naturaleza perdió la capacidad de eliminar la contaminación.

Lentamente, al correr los años los efectos de la contaminación han sido reconocidos y han empezado a preocupar a la población mundial. En muchas partes, el mar es todavía considerado como un basurero infinito en donde puede descargarse cualquier cantidad de materiales químicos y desechos, sin motivo de preocupación.

Afortunadamente, esta opinión ha cambiado y vastas zonas marinas especialmente mares cerrados, son materia de convenios internacionales que los protegen.

Los agentes contaminantes son muy variados y también lo son sus efectos. El petróleo es un tipo de contaminante entre muchos y no el más peligroso, pero es muy visible y su contaminación es la más frecuente. (3).

En general, los yacimientos de petróleo se encuentran lejos de los centros de consumo y por ello el petróleo crudo o sus derivados deben de ser transportados, en su mayor parte por la vía marítima. Actualmente a escala mundial, más de la mitad del transporte marítimo corresponde a hidrocarburos y por esto, sin ser un contaminante peligroso, su manejo en miles de millones de toneladas lo convierte en una amenaza permanente.

El crecimiento en el consumo de hidrocarburos ha producido un

(3)-ITOPF. Oil Pollution

Graham and Trotter LTD. London, U.K. 1983. pp.70-75.

desarrollo similar de la flota mundial en los buques que los transportan, tanto en su tamaño como en su número. Igualmente, el desarrollo de la industria petrolera se ha traducido en la instalación de refinerías, en su mayoría costeras y en las actividades de prospección y explotación del petróleo costa afuera,

Todo el manejo de hidrocarburos en las zonas costeras supone un alto riesgo de contaminación y deterioro de recursos marinos y costeros, a esto debe sumarse la contaminación producida en el momento del consumo de los hidrocarburos que en parte terminan en el mar.

De esta forma, un determinado modelo de desarrollo, que implique un gran consumo de hidrocarburos, desencadena una serie de mecanismos que reeditan en el deterioro de otros recursos naturales. Incluso las decisiones de países vecinos, tales como importar, exportar y refinar petróleo, pueden implicar un riesgo para un determinado país, tanto por el tráfico de buques por sus costas, como porque una contaminación aguda o bien un derrame en zonas cercanas a la frontera, puede desplazarse y afectar a un país vecino. Este es uno de los aspectos que determinan el carácter internacional de la contaminación marina, que resulta más obvio cuando se tratan de buscar soluciones.

El origen de la contaminación marina por hidrocarburos puede ser muy diverso y la importancia relativa de las fuentes puede llamar la atención. En efecto, varias instituciones e investigadores han realizado estudios que resultan en estimaciones diferentes del total de hidrocarburos derramados anualmente en el mar.

Por ello se puede aseverar, que se trate de seis o cien millones de toneladas derramadas en el mar, el daño que esto produce es enorme y su solución alcanza sumas de miles de millones de dólares. De ahí que todo esfuerzo que se haga por prevenir y disminuir los daños sea plenamente justificado.

Otras dimensiones del problema pueden encontrarse en relación con las infraestructuras nacionales, que definen la capacidad de un

Estado para legislar sobre la contaminación marina y su mecanismo - para asegurar el cumplimiento de las normas preventivas y la sanción a su violación.

Es de señalar, que la mayoría de los accidentes en buques-tanque o terminales costeras se deben a causas humanas, así pues la capacitación es un factor básico en la reducción del problema. En efecto las deficiencias en aspectos de seguridad marítima son causas de accidentes de buques que derraman petróleo y que algunas veces van acompañados de pérdidas de seres humanos.(4)

Las descargas accidentales provenientes de buques-tanque pueden ser de dos tipos: a).-El derrame en terminales, que ocurre durante el proceso de carga o descarga de los hidrocarburos, estos derrames aunque son muy frecuentes constituyen un pequeño porcentaje del total derramado. No obstante, algunas veces sus consecuencias son serias ya que el petróleo se extiende dentro del área portuaria, llegando rápidamente a la orilla y a las instalaciones costeras.

b).-Los accidentes de buques-tanque son mucho más importantes en cuanto a su peligrosidad y repercusiones; toda vez que sus consecuencias son devastadoras. Bastante recordar los casos de los buques tanque "Terry Canyon" en 1967; "Estala" en 1974; "Argo Merchant" en 1976; "Urquielm" en 1976; "Amoco Cadiz" en 1978 y el "Betogouse" en 1979

Desastres de este tipo, junto con el creciente desarrollo de la actividad petrolera en el mundo, han creado una situación de alerta - en lo referente a los riesgos y daños asociados con los derrames de hidrocarburos.

Como la industria, transporte y la población continuaran con el consumo de este tipo de energéticos, se puede decir que la amenaza de contaminación no parece que vaya a desaparecer en un futuro predecible.(5)

(4)-RICE, L. Oil Spill Modelling.
IMCO-UNEP. Sao Paulo, Brazil, 1977. pp. 223-230.

(5)-WARDLEWY, S. The Control of Oil Pollution.
Fretman LTD. London U.K. 1976. pp 243-257.

Petróleo es un término amplio y general, sin embargo, describe a la mayoría de los hidrocarburos comprendidos en la definición del - Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Hidrocarburos, de 1954.(OILPOL/54).(6)

Desde el punto de vista de la lucha contra petróleos derramados, conocer sus diversas propiedades resulta de máxima importancia, toda vez que éstas influyen tanto en la velocidad de esparcimiento, como en su tasa de eliminación de la superficie del agua por causas naturales y en el tipo de problemas que presentan como contaminantes. Por ello considero que bien valdría la pena conocer un poco más a fondo las características de los hidrocarburos.

2.1.- Tipos de Petróleo .

El petróleo o aceite mineral se encuentra en la corteza terrestre en formas gaseosa, líquida y sólida. Frecuentemente aparece en más de una de estas formas en un mismo lugar, formando acumulaciones que constituyen los yacimientos.

Los gases que frecuentemente acompañan al petróleo líquido y que se separan de éste a nivel de yacimiento, son descritos como gas natural, la fracción líquida corresponde al petróleo crudo que se transporta de las zonas de producción a las áreas de refinamiento y consumo. El petróleo en su forma sólida es conocido como bitumen, asfalto o asfaltilla.

El petróleo se encuentra generalmente asociado a rocas sedimentarias, habiéndose detectado en superficies como afloramientos de bitumen, manantiales de petróleo líquido o emanaciones de gas.

El origen del petróleo se encuentra en la transformación diagenética de la materia biológica finamente dispersa en los sedimentos de la corteza terrestre.

Esta materia orgánica sufre transformaciones por efectos de temperatura, presión y tiempo, generando una mezcla compleja de hidrocarburos que dan lugar al petróleo, éste es capaz de migrar a través de

(6)-Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Hidrocarburos, de 1954. Artículo 1. "Hidrocarburos: significa petróleo crudo, fuel oil, diesel pesado o aceites lubricantes."

los sedimentos y eventualmente acumularse en los huecos de materia-
les sedimentarios porosos que se encuentran a su paso, conformando -
así los yacimientos desde los cuales puede ser extraído posterior-
mente.(7)

El petróleo es una mezcla de hidrocarburos de diferentes tipos
moleculares tales como: hidrocarburos alifáticos; lineales; ramificados;
nafténicos; monocíclicos y policíclicos; resinas y asfaltenos, que com-
tituyen complejos mixtos de los tipos anteriores y que tienen un al-
to peso molecular.

La composición del petróleo depende de las características de
su materia orgánica original, de manera que todos los petróleos con-
tienen los mismos compuestos originales pero en distintas propor-
ciones, lo que da lugar a que haya petróleos de diferente compo-
sición y propiedades.

Como lo he mencionado, los petróleos crudos están formados por
mezclas de diferentes hidrocarburos, acompañados de algunos metales
como el níquel, vanadio, cobre y hierro, que a su vez se encuentran --
constituyendo parte de otros compuestos químicos denominados quela-
tos y porfirinas.

Los principales tipos de hidrocarburos presentes en los petró-
leos crudos son los denominados parafinas, cicloparafinas y aromáti-
cos.

Las parafinas son hidrocarburos saturados de cadena lineal o
con ramificaciones, las cicloparafinas son estructuras saturadas en
forma de anillo, que pueden tener cadenas parafínicas sustituyendo -
algunos átomos de hidrógeno.

Por su parte los hidrocarburos aromáticos son del tipo no satu-
rados constituidos por uno o más anillos de benceno.

Existe una clasificación de los tipos de petróleo crudo, que los
agrupa y los tipifica de acuerdo a su base, a saber: parafínicos y na-
fténicos. La diferencia radica en la composición química. En los para-
fínicos predominan las estructuras moleculares de cicloparafinas al

(7) - WERNER, B. Oil and its Characteristics.
Gonnex LTD. University of Berkley. 1961. pp10-53.

tamente sustituidas por cadenas largas parafínicas, mientras que en los nafténicos predominan estructuras cíclicas menos ramificadas.

Los crudos de base parafínica contienen en general poco azufre, permiten obtener buenos rendimientos en queroseno y diesel, dan aceites lubricantes de buena calidad, pero en cambio su gasolina es de bajo octanaje.

Los crudos de base nafténica tienen alto contenido de azufre - su rendimiento en gasolinas es de bajo octanaje, pero de ellos se obtienen buenos asfaltos.

Los crudos que se procesan en la actualidad varían notablemente en cuanto a su composición, la cual va desde crudos muy livianos con alto contenido de gasolinas, hasta crudos pesados o asfálticos.

Existe un método que permite calificar a los crudos, que es a través de la gravedad "American Petroleum Institute" (API), la cual es una correlación con la gravedad específica. (8)

Por ejemplo, los crudos livianos tienen una gravedad API entre 32° y 42°, mientras que los pesados la tienen entre 22° y 15°. Se denominan crudos extra pesados aquellos con una gravedad API entre 15° y 10°.

Debido a las diferentes composiciones de los petróleos crudos, los productos obtenidos en las refinerías pueden diferir tanto en su composición, como en su rendimiento, dependiendo del tipo de crudo y del proceso de refinación.

Estos productos se comercializan bajo determinaciones internacionales aceptadas en la actividad del petróleo y sus derivados, para ser consumidos en las diferentes actividades industriales, a continuación mencionaré los más utilizados:

Gas Licuado, corresponde a mezclas principalmente de propano y butano, líquidas a temperatura ambiente cuando se almacenan presurizadas, pero que se evaporan fácilmente al disminuir ésta, generando un gas de uso industrial y doméstico.

(8) - BORYS, D. Oil Pollution.
Octab. Stockholm. 1978. pp 35-43.

Gasolinas, por lo general son una mezcla de gasolinas de destilación directa del petróleo crudo con gasolinas obtenidas de otros procesos de refinación. En estos productos que tienen relación con sus cualidades como combustible, son los más importantes y dentro del rango de destilación del petróleo crudo, es el producto más volátil, después de los gases que pueda contener.

Queroseno, corresponde a un producto de destilación directa de un rango superior al de la gasolina, de ahí que sea menos volátil, - sus aplicaciones principales son como combustible doméstico y carburante de motores.

Petróleo Diesel, es un producto terminado que sigue en rango a la destilación del queroseno, se emplea fundamentalmente como combustible para motores.

Petróleo Combustible, corresponde a las mezclas de petróleo residuales de la destilación del crudo, como destilados de queroseno y petróleo diesel.

Otros factores propios de estos productos, que deben ser considerados en el supuesto de un derrame de hidrocarburos son:

Peso específico, como ya había mencionado anteriormente, en la actividad petrolera se aplica la gravedad API, la cual permite la clasificación del petróleo crudo como liviano si su gravedad es superior a 32°; pesado si es inferior a 22° y extra-pesado si es inferior a 10°. Un crudo liviano contiene un alto grado de naftas y gasolinas, las cuales dependiendo de la temperatura ambiente y de la velocidad del viento se evaporan en una primera etapa del derrame en mayor o menor grado.

Viscosidad, varía en los crudos y sus derivados según su naturaleza y temperatura. Las gasolinas tienen viscosidades bajas y semejantes, otro tanto puede decirse del queroseno y del petróleo diesel. Sin embargo, para los petróleos combustibles es una de las propiedades

des más importantes, es una medida indirecta de su resistencia a fluir; por lo que es uno de los factores que condicionan la velocidad de propagación del derrame en la superficie del mar.

Punto de Inflamación, es un indicador de seguridad de la manipulación del crudo y de los consecuentes riesgos de incendio. El punto de inflamación corresponde a la mínima temperatura a la cual los vapores desprendidos de un crudo o un derivado pueden inflamarse en presencia de una llama.

Tensión Superficial, existen en el mercado algunos productos químicos cuyos agentes activos se llaman dispersantes, los cuales tienen por objeto disminuir la tensión interfacial del contacto aceite-agua y acelerar los procesos de dispersión del contaminante. Si se aplica energía de mezcla, estos productos promueven la dispersión del producto derramado en forma de pequeñas gotas, con lo cual la mayor superficie expuesta del producto permite aumentar los procesos de evaporación, oxidación y biodegradación.

2.2.- Predicción del comportamiento de la mancha de hidrocarburos en el mar .

Cuando se produce un derrame en el mar, el definir una estrategia para contrarrestarlo es necesario conocer, en forma aproximada, el posible comportamiento del hidrocarburo derramado, la mayoría de las ocasiones el éxito de las operaciones depende de ese conocimiento.

Existe una serie de procesos naturales, relacionados con las propiedades físicas y químicas del hidrocarburo, que determinan la extensión, desplazamiento y degradamiento final de la mancha.

Estos procesos a los que se ha referido son: evaporación; disolución; hundimiento; inflamamiento; oxidación atmosférica; degradación biológica y formación de emulsiones. Para lograr una mayor comprensión de éste, es conveniente observar la figura 1 de este capítulo.

Es importante señalar que el comportamiento de la mancha depende en gran medida del tipo de hidrocarburo y de las condiciones climáticas, esto último es muy importante ya que la temperatura del agua y el viento determinarán la velocidad de propagación.(9)

Las corrientes de la marea originan también el movimiento de la superficie del agua y con ello la del hidrocarburo, si bien en muchos casos, como los movimientos de la marea son cíclicos, solamente producen una traslación residual en una dirección determinada.

Si el viento provoca una mar agitada el hidrocarburo puede dispersarse o emulsionarse, resultando más difícil verlo y retirarlo.

En virtud de lo anterior, se puede decir que no es fácil pronosticar con exactitud el comportamiento de la mancha de hidrocarburos en el mar. Aunque las corrientes de marea vienen indicadas en las cartas meteorológicas y de navegación, generalmente no se dispone del valor de las corrientes residuales que habrán de ser calculadas por el interesado.

Aunado a lo anterior, las velocidades del viento se miden únicamente en algunos lugares, los cuales pueden estar alejados de la mancha de hidrocarburos. Además, los vientos locales pueden variar considerablemente de los medios de previsión del tiempo, sin embargo, se debe utilizar el máximo de los conocimientos disponibles para aminorar y estudiar el problema de los hidrocarburos derramados.(10)

Así pues, es importante conocer los efectos de los procesos naturales:

Evaporación y Disolución, una capa de hidrocarburos situada en la superficie del mar cambiará y frecuentemente desaparecerá debido a la evaporación, disolución, oxidación y ataque bacterial. Una mezcla tan compleja como el petróleo crudo sufrirá una evaporación, primeramente perdiendo sus productos ligeros y posteriormente las sucesivas fracciones de punto de ebullición más elevado.

(9)-PIZARRO, F. Derrames de Petróleo.

INCO-PNUNA-OPPS. Chile. 1977. pp. 3-25.

(10)- HANN, R. Behavior of Oil on Water.

INCO. London, U.K. 1976. pp. 85.

La velocidad de la evaporación depende de la presión del vapor del hidrocarburo a la temperatura ambiente, si bien la evaporación será favorecida por la velocidad del viento, las condiciones de mal tiempo también favorecerán a la dispersión, ya que ayudan a la pérdida del hidrocarburo en las crestas de las olas en forma de aerosoles y pulverizaciones, aumentando de esa forma la evaporación.

La evaporación también crecerá al aumentar el área superficial, por lo que cuanto más rápida sea la propagación del hidrocarburo - más rápida será la evaporación.

Los componentes menos volátiles de los crudos se evaporan muy lentamente y forman un residuo atmosférico no volátil en la superficie del mar, éste tendrá una densidad y viscosidad elevadas y un contenido de azufre, metales y parafinas más elevado que el crudo original. Estos son importantes para la dispersión, por ejemplo, el petróleo crudo de Kuwait tiene una densidad específica de 1,023, el de Irán tiene una densidad de 1,027, como el agua del mar tiene una densidad específica de 1,025. estos crudos podrán fácilmente hundirse. (11)

Oxidación y Biodegradación, el petróleo es susceptible de autodegradarse, no depende del contacto agua-petróleo. La velocidad de oxidación aumenta cuando se forma una película delgada, este proceso es ayudado por las sales minerales disueltas en el mar, las cuales actúan como catalizadores y por las radiaciones ultravioletas de la luz solar.

El otro factor esencial en la desaparición del hidrocarburo es la acción de las bacterias oxidantes, en general la mayoría de los hidrocarburos gaseosos, líquidos y sólidos son atacados por microorganismos. Muchas especies marinas son capaces de oxidar a los hidrocarburos, tales bacterias son más frecuentes en las zonas de baja profundidad; zonas cenagosas; estanques; lagunas y puertos en los que los hidrocarburos están presentes de modo continuo e intermitente.

La actividad de las bacterias está determinada por la temperatura; salinidad; tensión superficial; PH; tensión del oxígeno y otras -

(11)-BLEN, S. Dispersion and Evaporation of Oil in the Arabian Gulf.

características ambientales que se vuelven bioquímicamente activas. Se supone que en condiciones óptimas, las bacterias pueden oxidar a los hidrocarburos de la superficie a velocidades en proporción de 2 gramos por metro cuadrado a una temperatura entre 20° y 30° centígrados.

Formación de Emulsiones, es el proceso por el cual un líquido se dispersa en otro en forma de pequeñas gotitas, es decir como suspensión, por efecto del oleaje se produce una dispersión natural del producto derramado. Sin embargo, en algunas ocasiones, dependiendo del tipo de crudo, del oleaje y de la cantidad derramada, resulta un proceso de formación de emulsiones de agua en aceite, conocidas como "mousse", las cuales pueden llegar a tener un 70% de agua. Estas emulsiones por su viscosidad disminuyen la velocidad de propagación del derrame. (12)

Las consideraciones anteriormente expuestas orientan sobre los mejores métodos para tratar los derrames de hidrocarburos en la superficie del mar.

2.3.-Contención, Recolección, y Tratamiento del petróleo en el mar y playas .

Sin pretender escribir un manual de control de derrames de hidrocarburos, me limitaré a exponer las generalidades de los mecanismos que usualmente se practican cuando se produce un derrame de este tipo de productos en el mar, toda vez que este tema bien podría ser objeto de un estudio más detallado y además debido a su importancia sería muy amplio y minucioso. Sin embargo, considero que con la siguiente exposición tendremos un esbozo general de la temática que nos ocupa.

Tal como he señalado, los hidrocarburos en el mar tienden a extenderse formando una delgada película superficial que cubre una an

(12)- VERGARA, I. Control de Derrames de Petróleo .

INCO, London U.K. 1974. pp. 21 .

"mousse" nombre dado a una emulsión de agua en petróleo que contiene 50-80% de agua. Son emulsiones estables y tienen una consistencia similar a la de la mantequilla, sólo se forman con petróleo viscoso y con la acción del oleaje del mar."

plia zona y cuya limpieza resulta difícil.

La contención en su más amplio sentido, puede efectuarse en base a tres propósitos:

- a).- Para mantener el hidrocarburo en un lugar determinado.
- b).- Para mantener al hidrocarburo de un punto en especial.
- c).- Para dirigir al hidrocarburo a un sitio determinado. (13)

El cumplimiento de estos objetivos requiere de la aplicación de técnicas y equipos, cuya eficacia depende del tipo de ubicación del derrame y de las condiciones ambientales del lugar, así como del pronóstico de las condiciones que prevalecerán durante el proceso de limpieza.

Los métodos generalmente empleados para contener a los hidrocarburos son varios, éstos incluyen barreras mecánicas; neumáticas y barreras químicas. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la contención es solamente una etapa de la operación completa y que se lleva simultáneamente con otras técnicas y equipos de control y limpieza de hidrocarburos.

Los hidrocarburos se pueden tratar mientras flotan en la superficie del mar o bien cuando llegan a la costa. Aquí se ocupará primeramente de la remoción completa desde el agua, esto comporta generalmente arrastrar el hidrocarburo, con el fin de formar una capa gruesa para después recogerlo o succionarlo desde la superficie y pasarlo a recipientes para transportarlo a tierra. En consecuencia, algunas veces pueden ser recuperados e incluso utilizados posteriormente.

El procedimiento de quemado de los hidrocarburos flotantes puede ser considerado para la recolección, pero éste causa la contaminación del aire. En ocasiones se les vierten sustancias químicas que los transforman en sustancias gelatinosas, las cuales son fáciles de

(13)- PINGAS, F. The Basics of Oil Spill Cleaning.

UNEP. Canada. 1979. pp. 45-48.

recoger. Otra solución es dejarlos flotando en la superficie e ir reduciendo sus propiedades peligrosas, hundidéndolos con polvos pesados o dispersarlos en pequeñas gotas y mezclándolas con grandes volúmenes de agua.

En los siguientes párrafos, trataré un poco más afondo las diferentes técnicas para confinar los hidrocarburos de la superficie del mar.

Las barreras tienen como finalidad el evitar que las manchas de hidrocarburos se propaguen en zonas muy amplias, para ello se han diseñado varios tipos, entre las que se encuentran las especiales para rodear la mancha, a fin de reducir la propagación y aumentar el espesor de la mancha, ayudando de esa forma a su recuperación.

Otras han sido ideadas para ser colocadas a la entrada de ríos, bahías y otros puntos vulnerables para proteger los lugares de recreo contra la penetración de las manchas.

Un esquema ordena del problema indica el tipo de barrera que debe ser utilizado en cada caso que se vaya a combatir.

Las barreras de contención han formado parte durante muchos años del equipo de muelles petroleros, ya que muchas terminales están situadas en aguas abrigadas, obligando a tener presente la potencialidad de un derrame.

El uso de una barrera para recoger los hidrocarburos en alta mar o para evitar que se extienda, o para proteger un lugar especial en un estuario, son diferentes, existiendo varios factores que deben tenerse en mente. Por ejemplo, las barreras que están fijadas para que no sigan el movimiento del oleaje, no son capaces de mantener a los hidrocarburos en situaciones de marejada, éstos tienden a ser arrojados por encima de la barrera con la cresta de cada ola, de modo que este continuo movimiento los sacará del interior del cerco.

En otras palabras, por perfecta que sea la barrera, ésta no será eficaz si la corriente sobrepasa un determinado valor límite, éste -

ha sido respaldado con una serie de experimentos que han demostrado que cuando la velocidad de la corriente excede alrededor de un nudo en ángulo recto, la barrera no retiene los hidrocarburos. (14)

En virtud de lo anterior, se puede pensar que si se pretende proteger el peligro de contaminación por medio de una barrera, deberán hacerse medidas de flujo de la corriente bajo distintos estados de la marea; deberán considerarse los puntos de amarre más apropiados; su longitud y dimensiones deberán calcularse con el objeto de retener los hidrocarburos y en algunos casos preparar los puntos de anclaje permanentes marcados por boyas.

La utilización de barreras en alta mar es el procedimiento más utilizado, pero no el más eficaz, toda vez que requiere de elementos que no pueden ser previstos ni controlados, como lo son los cambios de la naturaleza.

Otro método comúnmente utilizado es el sistema de absorbentes. El petróleo y algunos de sus derivados son susceptibles de recuperación, mediante un material que tenga la cualidad de absorberles, como por ejemplo el heno seco, sin embargo, el volumen de petróleo que se empapa en un absorbedor como éste, es limitado y depende de la cantidad y tipo de petróleo, así como de otros factores.

Se han buscado otros materiales que absorban una mayor cantidad de hidrocarburos, para ello se requiere que sean porosos y que su acción dependa de la combinación de humedecimiento de la superficie y de la capilaridad.

La primera utilización masiva de absorbentes fue realizada en el siniestro ocurrido al buque-tanque "Torrey Canyon" en 1967, en donde los franceses vertieron 20 000 toneladas de serrín y virutas de madera esparcida en la superficie del mar. Sin embargo, debido a la falta de un método de recolección de la masa adicional de absorbentes

(14).- LINDBLON, G. Evaluation of Equipment in Oil Spillages.

American Society, U.S.A..1979. pp.83-96.

fue arrastrada por el viento y con ello dificultó la tarea de recuperación.

El serrín y las virutas de madera son absorbentes posibles, además de a que son fáciles de obtener en todo el mundo, pero si no son tratados con un agente repulsor de agua, tienden a absorberla con el tiempo y en consecuencia una vez empapados de petróleo pueden hundirse.

Se apreciara que no existe material ideal, toda vez que los criterios de eficiencia irán unidos a la disponibilidad y precio. Un material técnicamente más satisfactorio casi siempre es el de mayor costo por lo que su utilización no es muy frecuente.

Otro dispositivo es el sistema de succión, el procedimiento usual para separar los hidrocarburos del agua consiste en disponer de algún tipo de aliviera que los deje pasar y retenga el agua. Si la mancha de hidrocarburos alcanza varios centímetros de espesor y la superficie del agua está tranquila, esto no representa dificultad y puede lograrse un grado aceptable de separación.

Se han realizado muchas investigaciones al respecto y el resultado ha sido la creación de algunos dispositivos de recolección, entre los que encontramos a las ranuras, que son aparatos que tienen en su parte inferior una abertura, cuyo labio se ajusta para alinearse con la superficie de contacto del agua con los hidrocarburos derramados. Sin embargo, existe el problema de inventar un sistema para contrarrestar los efectos del oleaje del mar.

También ha sido creado el dispositivo de cintas absorbentes, que consiste en pasar una cinta de material adecuado, ya sea espuma de poliuretano, de algún material oleófilo; materiales fibrosos como el propileno, dependiendo si los hidrocarburos son viscosos o finos, sobre la mancha a tratar y después hacerla pasar por un rodillo instalado a un lado, para exprimirla y obtener el hidrocarburo, a continuación la cinta se pone en contacto con las sustancias a recuperar

y se repite el proceso una y otra vez.

La quema de petróleo como había mencionado, es otro método que puede ser utilizado para retirar a los hidrocarburos de la superficie del mar, pero debido a los problemas que representa para el medio ambiente lo convierten en inoperante. A la vista de las dificultades que este método representa, se han ideado varios productos para la quema, éstos se dividen en dos grupos: cargas de ignición y dispositivos de mecha.

Un sistema efectivo y muy utilizado lo constituyen los dispersantes. Cuando los hidrocarburos flotan sobre la superficie del agua son tratados con productos químicos que los disgregan en partículas de diferentes tamaños, éstos tienden a subir a la superficie con una velocidad que depende de su tamaño y de la relación entre la densidad del hidrocarburo y la del agua.

Las gotas con un tamaño menor a cierto límite se encenderán, pero formarán una emulsión con el agua, todo ello es a lo que comúnmente se le conoce como dispersión. (15)

Así como en los anteriores métodos, éste también representa peligros potenciales para su utilización, toda vez que la mayoría de los dispersantes son productos químicos tóxicos, que al mezclarse con los hidrocarburos producen sustancias de alta peligrosidad para la vida marina.

Uno de los métodos propuestos para retirar a los hidrocarburos de la superficie del mar es el hundimiento, pero este sistema plantea los siguientes problemas: el efecto en la flora y la fauna del fondo del mar; efecto a largo plazo originado por la degradación bacteriana y los efectos producidos por el movimiento de los hidrocarburos un

(15)-NICHOLS, J. Application of Dispersants.
Stevenage LTD. London, U.K.. 1979. pp. 193-197.

dos en el fondo en zonas sometidas a mareas activas, que en muchas ocasiones son trasladados de lugar e incluso pueden llegar a las playas.

En algunas ocasiones los hidrocarburos tratados en alta mar, ya sea por accidente o en forma programada, logran alcanzar la costa. La contaminación que afecta a las costas puede dividirse en tres grupos:

En primer lugar los depósitos de alquitrán sólido o semisólido que es el tipo de contaminación más repetida y común.

En segundo lugar, el petróleo muy viscoso ya sea pesado o crudo.

Finalmente, los hidrocarburos líquidos que frecuentemente suelen ser el petróleo diesel.

Hay que mencionar, que estas divisiones no son tan rígidas como lo parece, ya que sin duda existen otras, sin embargo, por su frecuencia son las más conocidas.

El problema de la contaminación se complica debido a la existencia de gran variedad de superficies de costa y playa y a la variedad de hidrocarburos que alcanzan estas zonas.

Estas complicaciones hacen difícil especificar un método para la recolección y tratamiento de los contaminantes, por ello casi siempre se opta por utilizar los procedimientos conocidos hasta ahora, confiando en el sentido común y en el conocimiento que se pueda tener del terreno afectado, que pueden ser de diversos tipos, entre los que se pueden mencionar: marismas; cañaverales y juncos; manglares; playas arenosas; tundra; pedregales; y hielo y nieve. (16)

A veces en determinadas circunstancias puede ocurrir que desde el punto de vista de protección al ambiente, resulte más benéfico dejar a los hidrocarburos que se destruyan por degradación natural.

(16)- JOHNSTON, F. Marine Pollution.

Academic Press. London U.K. 1976. pp 432.

3.- Impacto Ecológico causado por los Derrames de Hidrocarburos.

La vida animal y vegetal en el mar funcionan como un todo interrelacionado con el fondo, el agua, la atmósfera y la tierra que limita sus costas. La energía que permite que este todo funcione es el sol y es fijada por los vegetales aprovechando los nutrientes en el ambiente acuático.

La energía se transfiere a través de la cadena alimentaria y es nuevamente liberada por la descomposición bacteriana de la materia orgánica, bajo la forma de nutrientes que pueden ser utilizados por los vegetales en presencia de la luz solar.

La actividad en el mar tiene lugar en espacios denominados hábitats, que son ocupados por poblaciones de organismos de una sola especie conformando comunidades.

En el sistema marino se pueden reconocer diferentes comunidades. En este sentido, las comunidades pelágicas corresponden a las formas de vida que viven suspendidas en el agua; el plancton a las formas vegetales y el zooplancton a las formas animales que flotan en la columna del agua y cuya capacidad de movimiento es menor a la velocidad que los transporta; el nectón está formado por seres más robustos, tales como los peces y cefalópodos que nadan de manera libre en la columna del agua.

De acuerdo a la distancia del mar y de su profundidad, las comunidades pelágicas se dividen en neríticas si viven en aguas costeras de fondos someros, o bien oceánicas si viven en aguas profundas.

Las comunidades bentónicas corresponden a aquellos organismos vegetales y animales que viven ligados a la proximidad del fondo, ya sea blando y móvil o un sustrato duro.

Los ecosistemas marinos pueden ser evaluados conforme a su productividad: primaria si sólo utilizan la energía solar y los nutrientes del medio ambiente; y secundaria si los animales utilizan a las vegetales para su propio desarrollo.

El grado de utilización y organización del ecosistema puede medirse en términos de la diversidad, que corresponde al número de especies que viven en él.

El equilibrio del ecosistema se va modificando de acuerdo a los cambios del medio ambiente, las poblaciones se reemplazan unas a otras siempre buscando grados más altos de equilibrio, esto es lo que se conoce como sucesión.

Sin embargo, la introducción de elementos ajenos afecta su equilibrio, el grado de acción que tienen esos elementos y la forma de como los ecosistemas responden a ellos es lo que se denomina como impacto ambiental.

En efecto, la toxicidad e impacto en el medio ambiente depende de varios factores, como: el tipo de hidrocarburo derramado y sus propiedades; la estación del año; las características ambientales, es decir, temperatura, oleaje, salinidad y corrientes; estructura del ecosistema afectado, entre otros. Frente las descargas accidentales como las intencionales tienen graves efectos para la ecología marina.

Una mancha de hidrocarburos en el medio ambiente marino tiene las siguientes repercusiones: eliminación de especies marinas e costeras sensibles; efectos de deformación en otras especies; absorción de los hidrocarburos en los tejidos; cambios en el medio físico y químico; y contaminación de playas.

Los efectos ambientales de un derrame se clasifican de acuerdo a su permanencia, efectos inmediatos y a largo plazo. Estos últimos son los más difíciles de evaluar ya que en la mayoría de los casos no se tienen estudios que demuestren sus consecuencias.

A nivel mundial, las aves marinas son las más afectadas por un derrame de hidrocarburos. También los peces evitan las zonas afectadas por las sustancias contaminantes, cuando no se trata de aguas corrientes. Los efectos no letales son considerados los más peligrosos en el largo plazo, que aquellos que causan muerte directa.

Los peces juveniles y aún las larvas y huevos, al no poder desplazarse del área afectada son los más perjudicados, esto es más grave cuando se han utilizado dispersantes. Los efectos en el plancton son también significativos, sin embargo, la rapidez del proceso de reproducción disminuye los efectos a largo plazo.

Para la mayoría de las especies la recolonización de áreas contaminadas puede tomar años y para algunas especies más sensibles - puede durar décadas. El tiempo dependerá de las técnicas de tratamiento y limpieza utilizadas.

La contaminación y su permanencia en los sedimentos en concentraciones altas, alimentado por derrames operacionales continuos constituye un mecanismo de contaminación más serio,

La contaminación marina afecta en gran medida a la capacidad de producción y desarrollo para varias industrias, entre las que se encuentra la pesquera, toda vez que disminuye y elimina la captura de algunas especies. Los efectos son aún más graves, si consideramos que a veces ésta es la fuente de ingresos de sectores de una población generalmente de escasos recursos.

Otro sector afectado es el turismo, ya que en ocasiones éste es el factor clave de una economía. De esa forma, un derrame de hidrocarburos afecta en gran medida la industria turística de una región, especialmente cuando el derrame contamina las playas.

Hasta aquí he expuesto los problemas de la contaminación marina por hidrocarburos, sus características principales, los métodos para contener los derrames y las consecuencias para la ecología marina, con ello tenemos una idea de la magnitud del problema. En estas circunstancias, pasémos a conocer cual ha sido la respuesta en materia de legislación internacional para prevenir y solucionar la contaminación marina.

4.- Legislación Internacional en materia de Contaminación Marina .

El problema de la contaminación marina derivada de las actividades del transporte marítimo ha sido tema de preocupación internacional, ya que como lo hemos podido observar a lo largo de la exposición, su peligrosidad potencial está siempre presente y sus consecuencias, como hemos podido percatarnos, son muy amplias y perjudiciales.

En este sentido, a través de los trabajos realizados por las Naciones Unidas y su Sistema de Organismos Especializados y Regionales, en donde destaca la labor de la Organización Marítima Internacional (OMI), antes Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), (17), se han instrumentado una serie de convenios internacionales dedicados a estudiar la contaminación marina, a fin de prevenirla y solucionarla, es decir, a establecer un marco jurídico internacional que norme este problema.

Así también, se ha preocupado por tener a las convenciones internacionales vigentes, ya sea por medio de enmiendas o bien con la creación de nuevas conferencias, con la finalidad de que siempre estén a la par con la realidad y con los avances tecnológicos de la industria marítima.

En tales circunstancias podemos encontrar al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Hidrocarburos, de 1954 (OILPOL/54), con sus respectivas enmiendas de 1962, 1969 y 1971. Esta fue la primera medida de importancia para contener a nivel internacional la contaminación del mar. Lo que se logró, al prescribir ciertas zonas que se extendían a 50 millas marinas por lo menos de la tierra más próxima, dentro de las cuales se prohibió la descarga de hidrocarburos.

(17)-El nombre de la Organización quedó modificado el 22 de mayo de 1982 al entrar en vigor una enmienda al Convenio Constitutivo, aprobada en 1975.

Por su parte el Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen Contaminación por Hidrocarburos, de 1969, y su Protocolo de 1973 (INTERVENTION/69/73), - este instrumento confirma el derecho del Estado Ribereño a tomar en alta mar, las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro contra su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación resultante de un accidente marítimo. Este Convenio también contiene disposiciones para la solución de controversias mediante - negociaciones, conciliaciones o arbitraje.

No obstante, las medidas adoptadas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, los adelantos de gran trascendencia en las modernas prácticas industriales han traído consigo la necesidad de otras medidas a escala mayor y alcance más amplio que las hasta entonces propuestas.

Así pues, se adoptó el Convenio Internacional por Vertimiento de Desechos, de 1972 (DUMPING/72), que prescribe normas que deben de ser observadas durante el vertimiento deliberado de desechos y otras materias que puedan constituir un peligro para la ecología marina y - para la salud humana.

Otro instrumento muy importante es el Convenio Internacional - para prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL/73/78). Comprende todos los aspectos de contaminación a nivel internacional ocasionados por buques de cualquier tipo y tamaño.

Reviste gran importancia el Esquema de Compensación e Indemnización de la Organización Marítima Internacional, por medio del cual los afectados por la contaminación de hidrocarburos son indemnizados y los gobiernos pueden recobrar los gastos en los que hayan incurrido para la limpieza de esos derrames. Este sistema contempla la distribución de responsabilidad en dos niveles de compensación, a saber:

El Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, de 1969 (CLC/69), establece un régimen uniforme, en virtud del cual los propietarios de buques-tanque que transporten hidrocarburos persistentes a granel - como carga, son responsables por los daños ocasionados por un derrame.

En el otro nivel encontramos al Convenio sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Daños ocasionados por Hidrocarburos, de 1971 (Convenio del Fondo), el cual complementa al Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969, a fin de asegurar la indemnización a las partes afectadas.

Estas conferencias internacionales de la OMI serán objeto de exposición en los siguientes capítulos, toda vez que su importancia es enorme, si consideramos que ambos instrumentos jurídicos internacionales constituyen la legislación internacional moderna que se ocupa de la compensación e indemnización de los afectados en un accidente marítimo, en donde se vean comprometidos los hidrocarburos.

Conclusiones:

En el problema de la contaminación marina la actividad del hombre juega un papel primordial, toda vez que la principal fuente de contaminación proviene de las descargas accidentales y intencionales de hidrocarburos, especialmente de petróleo y sus derivados de los buques-tanque, o bien de los siniestros en que éstos incurran.

Actualmente estos productos son los energéticos más utilizados para poner en marcha las industrias de países en desarrollo y desarrollados.

Como hemos visto a lo largo del capítulo, gran parte de la producción mundial de hidrocarburos es transportada por la vía marítima, ya que este tipo de transporte resulta ser el más económico, así como es el que se puede llevar mayor cantidad de esas sustancias.

En este sentido, su manejo en miles de millones de toneladas -- lo convierten en una amenaza permanente para los océanos y Estados costeros, por ello es válido aseverar que el problema de la contaminación marina por hidrocarburos es un fenómeno inherente a la utilización del transporte marítimo.

Es de mencionarse que el consumo de hidrocarburos siempre se mantiene en continuo crecimiento, lo cual tiene como consecuencia inmediata una mayor demanda de su producción y de su distribución. Este último ha contribuido a desarrollar el número y tamaño de la flotas de buques-tanque en el mundo, lo que conlleva a aumentar el peligro de contaminación.

La experiencia indica que los mayores daños ocasionados al medio ambiente son provocados por siniestros a los buques. Por ejemplo el caso del "Torrey Canyon", en 1967.

Este accidente dió origen a la legislación moderna en materia de indemnización y compensación por daños ocasionados por hidrocarburos.

La mayoría de los accidentes ocurren debido a fallas humanas, por lo que se puede decir que la capacitación de la gente de mar es un factor esencial en los intentos por prevenir la contaminación.

Cuando la contaminación marina es inevitable se debe estar en pleno conocimiento de cuales son las propiedades de las sustancias en el mar, a fin de determinar una estrategia para contrarrestarlos, frecuentemente ésta determina el éxito o fracaso de las tareas.

Para controlar la contaminación se han creado una serie de mecanismos, como lo son: la recolección; contención y tratamiento de los hidrocarburos en el mar, cabe mencionar aquí la utilización de absorbentes y dispersantes.

Sobre esto último la OMI ha trabajado, con la finalidad de preparar manuales para el control de derrames, sin embargo, la experiencia indica que al ponerlos en práctica las cosas se presentan en forma diferente.

Existen recordar el caso de IXTOC, en la Zona de Campeche en nuestro país, en donde se aplicaron las técnicas más modernas para seleccionar la contaminación, incluso países como Noruega se ofrecieron a poner en práctica, sin costo alguno sus últimos adelantos técnicos sobre la materia, no obstante es bien sabido que el problema fue muy difícil de resolver. (18)

El problema es aún más grave si consideramos el impacto ecológico causado por un derrame de hidrocarburos, toda vez que la vida vegetal y animal se ven afectados negativamente por la introducción de sustancias perjudiciales ajenas a su ecosistema, que inevitablemente se ve alterado y frecuentemente destruido.

Hasta aquí podía llegarse a la conclusión de que el panorama es pésimo y que las soluciones que se logren nunca serán totales, sin embargo, no todo es tan negro, ya que a través de este problema la Ce

(18)-PARKER, N. Observations on the Aerial Application of Dispersants using DC6B Aircraft in the Gulf of Campeche, Mexico. Warren Laboratory, Herts, U.K. 1980. pp. 53-56.

munidad Marítima Internacional ha tomado conciencia de la naturaleza y gravedad de este problema y ha creado un marco jurídico internacional encaminado a prevenir, controlar y mitigar la contaminación.

Prueba de ello es que la actual Organización Marítima Internacional ha instrumentado convenciones internacionales orientadas a solucionar este fenómeno.

De esa forma podemos citar diversos tratados internacionales como lo son el Convenio OILPOL/54; INTERVENTION/69; BUMPING/72 y - MARPOL/73, entre otros.

Los convenios de Responsabilidad Civil, de 1969 y el Convenio del Fondo, de 1971, son los instrumentos jurídicos que forman el Sistema de Seguros Intergubernamental de la OMI, que es el mecanismo más actualizado para compensar a los propietarios de buques-tanque que han incurrido en pérdidas por siniestros y para indemnizar a las víctimas de esos accidentes.

Este Sistema será tratado con mayor precisión en los siguientes capítulos, a fin de determinar su importancia para la actividad marítima a nivel mundial.

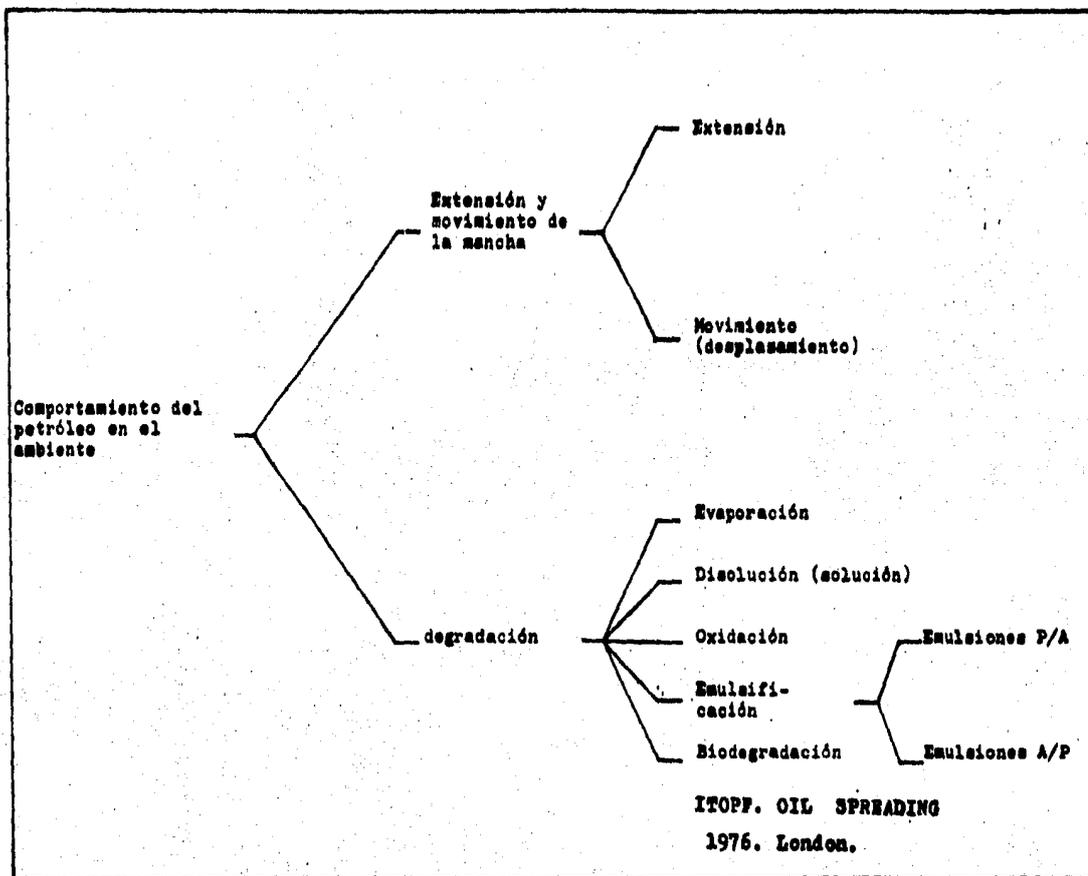


Figura 1 - Comportamiento del petróleo derramado en el mar

CAPITULO II .

SISTEMAS INTERNACIONALES DE COMPENSACION E INDEMNIZACION POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DEL MAR POR HI- DROCARBUROS.

1.- Sistema de las Conferencias Internacionales de la Organización Marítima Internacional.(OMI)

**A).- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Da-
ños causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburo-
ros, de 1969.(CLC/69).**

**B).- Convenio sobre la Constitución de un Fondo Internacional
de Indemnización por Daños causados por la Contaminación
de Hidrocarburos, de 1971.(Convenio del Fondo/71).**

2.- Sistema de la Industria de los Propietarios de Buques-tanque.

**A).- Acuerdo Voluntario de los Propietarios de Buques-tanque -
respecto de la Responsabilidad causada por la Contamina-
ción por Hidrocarburos, de 1969.(TOVALOP)**

**B).- Contrato relacionado con un Complemento Provisional por -
la Responsabilidad derivada de los Daños causados por la
Contaminación de Hidrocarburos, de 1971.(CRISTAL)**

Conclusiones.

II.- SISTEMAS INTERNACIONALES DE COMPENSACION E INDEMNIZACION POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DEL MAR POR HIDROCARBUROS.

1.- Sistema de las Conferencias Internacionales de la Organización Marítima Internacional . (OMI).

Si retomamos un poco lo expuesto en el capítulo anterior, podemos decir que como resultado del transporte marítimo de hidrocarburos, la contaminación marina y los derrames de estos productos son fenómenos que no podrán evitarse del todo.

A veces la contaminación afecta solamente al medio marino, su flora y su fauna, con frecuencia pasan desapercibidos, sin embargo, generalmente otra víctima es un inocente espectador: en efecto el Estado de Costera, con sus propios intereses y derechos que deben de ser protegidos.

En este problema podemos descubrir dos aspectos esenciales que a menudo han sido debatidos en diversos foros internacionales: el derecho del Estado ribereño a intervenir en un accidente marítimo que amenaza contaminar sus costas y el derecho de ese Estado a recibir indemnización por los daños ocasionados.

El famoso accidente del buque-tanque "Torrey Canyon" en marzo de 1967, frente a las costas inglesas, puso en evidencia los vacíos jurídicos y la insuficiencia de la legislación marítima existente, lo cual impulsó a los Estados a la formulación de nuevos acuerdos sobre la materia.

Antes de este accidente muy pocos eran los que estaban conscientes de que un accidente de este tipo causara un impacto ecológico de tal magnitud y de la capacidad técnica y administrativa para controlarlo. (19)

En el accidente se presentaron dos serias limitantes jurídicas:

(19)-IOPC FUND. Información general sobre el Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos. IOPC FUND. Londres. 1981. pp.16-19.

Primero, las leyes vigentes de Almirantazgo del derecho marítimo británico, el cual establecía que en un accidente en alta mar había un período de espera, en donde el único con derecho a intervenir era el armador y solamente cuando éste hubiera fracasado en sus operaciones preventivas y de salvamento, entonces podrían intervenir otros intereses. Así pues, en esta ocasión y siguiendo la tradición marítima de Inglaterra, el Gobierno británico debió esperar algunos días antes de iniciar las operaciones correspondientes.

Segundo, en la legislación marítima existía el principio de "Limitación de responsabilidad", por la cual un armador podía restringir hasta una determinada cantidad su responsabilidad de indemnizar a las víctimas afectadas. En efecto, este principio de limitación tuvo su origen en años anteriores, cuando era necesario proteger a la incipiente industria contra pérdidas que la llevarían a la ruina.

En consecuencia el accidente del "Torrey Canyon", aparte de resaltar la necesidad de revisar la reglamentación para prevenir accidentes, conllevó a la necesidad de revisar los derechos del Estado Ribereño, tanto en la intervención dentro de su jurisdicción, como el de recibir el pago de indemnización por los daños sufridos.

Es importante mencionar, que cuando un Estado ha sido afectado por la contaminación producida por un accidente marítimo, la primera tarea a realizar es identificar al culpable contra quien dirigir la acción judicial. Esto sin duda parece obvio, pero en realidad no lo era en la época del "Torrey Canyon", en donde tanto el Gobierno de Francia como el de Inglaterra, comprobaron que la tarea de identificar al culpable era tan compleja, como la de obtener del responsable indemnización.

Con la finalidad de protegerse de eventuales demandas, los armadores crearon una serie de barreras legales, tales como limitar en la práctica su capacidad de indemnizar aquello que es recuperable de la empresa que ha tenido el accidente.

Aunque ésta ha sido una práctica común en las grandes compañías navieras, en el campo marítimo éste llevó al extremo de crear empresas de un sólo buque, que adquirirían la nave a crédito, con el aval de una compañía petrolera o naviera grande y cuyo pago se haría con los beneficios resultantes de los fletes del buque. (20)

Posteriormente la misma naviera arrendaba los servicios de la pequeña empresa, como el dueño del buque no tenía capital y sólo poseía un buque, que a veces era la garantía de un crédito, no era posible obtener de él los fondos para hacer frente al pago de indemnización. Aunado a lo anterior, estaba el hecho de que al ser ésta una empresa independiente, no era posible demandar a la compañía matriz y frecuentemente ni identificarla.

Aún cuando fuera identificado un dueño financiero adecuado, la recuperación total del daño dependería de haber dejado establecida la responsabilidad del armador y de la habilidad de éste para res--tringirla.

En lo que respecta al establecimiento de la responsabilidad - por los daños causados por un accidente que produzca contaminación, las posibles opciones a elegir eran cuatro. (21).

- 1.- Mediante la exigencia de una prueba de culpabilidad o presunción de inocencia. En otro orden de ideas, el acusado no es responsable mientras no se haya demostrado que el accidente fue resultado de su negligencia.
- 2.- Basada en la presunción de culpabilidad, en donde el acusado es considerado culpable, a menos que se pruebe que el accidente no fue resultado de su negligencia.
- 3.- Conforme a un régimen de responsabilidad estricta, donde el contaminante es considerado responsable de pagar indemnización, independientemente del hecho de que fuera o no responsable del acciden

(20)- Apuntes para cursos en América Latina. INCO-FWNA-OTPS. Chile . 1980. pp.65-70.

(21)- BROWN, H. The Role of Law in the Prevention of Oil Pollution. Wardley HPS. London, U.K. 1979. pp.57-90.

te. En este caso se harían algunas excepciones, como por ejemplo, de "fuerza mayor".

4.- Responsabilidad absoluta, cuando el causante de los daños es siempre considerado responsable, sin tomar en cuenta las circunstancias.

Tradicionalmente en la mayoría de los sistemas legales y en especial en la legislación marítima, la determinación de la responsabilidad se había basado en la prueba de culpabilidad,

No obstante, en la época del "Torrey Canyon", se estaba observando en varios países la tendencia por cambiar este régimen de responsabilidad por uno más estricto, que se impusiera por principios de justicia. Por lo tanto, comenzaba a emerger el principio de responsabilidad estricta dentro del Derecho Marítimo Internacional.

El principio de limitación de responsabilidad, que permite al armador restringir su responsabilidad hasta un determinado monto, ha sido una práctica aceptada por el Derecho Marítimo.

El primer intento de la comunidad internacional por unificar su legislación, en lo referente a la limitación frente a terceros fue en la Conferencia de Bruselas, de 1924, la cual dió origen al Convenio Internacional sobre la Unificación de ciertas Normas relacionadas con la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques que navegan en el Mar, de 1924.

Posteriormente y en la misma ciudad, se verificó otra Conferencia que tuvo como resultado el Convenio Internacional relacionado con la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de los Buques que navegan en el Mar, de 1957. Finalmente, en 1976 en la ciudad de Londres, Gran Bretaña y bajo los auspicios de la ahora Organización Marítima Internacional, se adoptó el Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad para las Demandas Marítimas, de 1976.

En la época del "Torrey Canyon", el principio de responsabilidad se regía por las disposiciones del Convenio de Responsabilidad, de 1957, que establecía un límite de responsabilidad por daños a la pro

riedad de 1,000 francos oro, que equivalen aproximadamente a 71 dólares U.S. en abril de 1984, por tonelada de limitación e de arque del buque.(22)

Este tonelaje de limitación es equivalente aproximadamente a un 40% de peso muerto del buque y de un 10% de su tonelaje de registro, en el caso del "Torrey Canyon" éste correspondía a menos de 5,000 000 de dólares U.S. y si los daños sobrepasaban ese monto, lo que en realidad ocurrió, debían de ser cubiertos por el propio afectado.

Sin embargo, el Convenio de Responsabilidad, de 1957, también establecía que cuando había negligencia por parte del armador, del capitán o su tripulación, no era aplicable la limitación de responsabilidad, por lo que el armador tenía que responder por todos los daños.

El Convenio de 1957, se aplica a todos los daños materiales, de manera que una demanda por daños por contaminación, debe compartir - el monto disponible de indemnización con demandas de otros tipos de daños, lo que reduce considerablemente la capacidad de compensación de daños por contaminación.

Es de señalar, que incluso en algunos fallos en las cortes de - Estados Unidos, Francia y Japón, se llegó aún más a limitar el monto de la responsabilidad del armador, fijándole en el valor que pudiera tener después del accidente, el buque y la carga.

Después de la catástrofe del "Torrey Canyon", Estados Unidos y otros países, basándose en sus propias experiencias proponían que la limitación de la responsabilidad se fijara en 400 dólares U.S. por - tonelada de arque del buque.

Por otra parte, otros países se interesaban en que el límite de responsabilidad no fuera alto. El Foro Marítimo Internacional de las Compañías Petroleras (OCIMF) reconocía que los daños podrían alcanzar los 350 dólares U.S. por tonelada de arque del buque, pero solamente en pequeños derrames, en donde el costo unitario es más alto que en

(22)- Convenio Internacional Relacionado con la Limitación de la -- Responsabilidad de los Propietarios de Buques que navegan en el Mar, de 1957. Artículo 7.

los grandes derrames y que la mayoría de los derrames estarían cubiertos por un límite de 150 dólares U.S. por tonelada de arqueado del buque.

Estas proyecciones en 1967 estaban basadas en concepciones arbitrarias de costos, daños y limpieza, pero de todos modos parecía una conclusión evidente; el límite de responsabilidad por tonelada de arqueado era insuficiente.

Ante esta situación, resultante de los vacíos y deficiencias -- del Derecho Marítimo vigente para enfrentar siniestros como el del "Torrey Canyon", se reunió en sesión extraordinaria el Consejo de la entonces OONI, a fin de poner orden al caos existente. Para ello fue creado un Comité Jurídico abierto a la participación de todos los miembros de la Organización.

Posteriormente, bajo la vigilancia de este Comité se crearon -- grupos de trabajo: uno en el tema de intervención y otro en lo relativo a la compensación. Estos grupos produjeron sendos proyectos de convenios que serían presentados en una próxima Conferencia convocada por la OONI, misma que se efectuó en 1969. (23)

Por su parte, la industria privada a iniciativa de la Compañía Shell International LTD y con la participación de las siete grandes empresas petroleras, produjeron un acuerdo voluntario sobre responsabilidad por contaminación de petróleo, conocido por su sigla en inglés como TOVALOP, el cual cuenta con amplia participación entre los armadores. Este tema lo trataré en detalle más adelante.

Continuando con la Conferencia de 1969, es de señalar que fue la primera sobre la materia y su objetivo principal era pronunciarse -- sobre los dos borradores preparados por el Comité Jurídico: El Convenio sobre Intervención y el Convenio sobre Responsabilidad Civil. -- Los objetivos de éste último eran el asegurar la disponibilidad de compensación por daños y la adopción de una legislación internacional uniforme para lograrla. (24)

(23)-Conferencia Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños ocasionados por el Transporte Marítimo de ciertas Sustancias. IMO. Bruselas. 1969. pp. 4-6.

(24)-ABECASIS, D. The Law and Practice relating to Oil Pollution - Butterworth Co. LTD. London, U.K. 1978 . pp. 97-99.

En lo referente a daños por contaminación, existían tres problemas que requerían de solución: a quien asignar la responsabilidad por los daños; cual sería el régimen de responsabilidad y cual sería su límite.

Las alternativas eran varias: primero la responsabilidad podría recaer en el armador, en el dueño de la carga, o en ambos. Segundo, la determinación de la responsabilidad podría basarse en cualquiera de las posibilidades citadas en el punto anterior: prueba de culpabilidad, responsabilidad estricta y responsabilidad absoluta. Y finalmente, el límite de responsabilidad podía mantenerse en el nivel de 71 dólares U.S., también podía elevarse o abolirse. Como los temas eran interdependientes se acordó tratarlos en un sólo bloque.

Los Estados costeros más radicales apoyaban los regímenes de responsabilidad estricta o absoluta, recayendo ésta conjuntamente sobre el armador y el dueño de la carga.

Muchos otros países incluyendo algunos de gran actividad marítima y a la vez grandes consumidoras de petróleo, argumentaban que era suficiente con la responsabilidad estricta y no apoyaban la responsabilidad absoluta, ya que de incluirla se crearía un régimen injusto.

La mayoría de los países marítimos de Europa se oponían a que la responsabilidad recayera en el armador y a que se variara el régimen de responsabilidad basado en la prueba de culpabilidad. También argumentaron que un régimen de responsabilidad estricta o aumentar sus límites resultaría en una menor capacidad de indemnización, toda vez que el sistema de seguros no podría absorber este brusco incremento de la demanda. (25)

Sin embargo, esta resistencia al cambio y el carácter comercial de la argumentación no convenció a los demás países, algunos de los cuales señalaron que parecía que no era razonable el contenido del

(25)-International Legal Conference on Marine Pollution Damage.
INCO. London, U.K. 1969. pp. 13.

Convenio para los intereses de los aseguradores.

En las discusiones era posible distinguir tres grupos de intereses: los que ponían énfasis en la protección del medio marino y la ecología; los que defendían los intereses del armador; y algunos que compartían las razones del primer grupo, pero no estaban de acuerdo en trasladar la responsabilidad a las compañías petroleras.

Por su parte el Gobierno de Bélgica, hizo una proposición de gran relevancia, pero demasiado nueva e inexplorada para ser discutida en detalle y redactada en una Conferencia Diplomática: la creación de un Fondo Internacional de Indemnización aportado por las compañías importadoras de petróleo por la vía marítima.(26)

Después de dos semanas de discusión no se había logrado ningún proceso significativo, por lo que el Director de la División Jurídica de la OCMI, advirtió que era urgente que se negociara un Acuerdo, ya que de lo contrario la Conferencia sería un rotundo fracaso, lo cual redundaría en acciones unilaterales de los Estados, además de que por razones presupuestarias y administrativas era imposible realizar otra Conferencia.

Como resultado y en último momento se logró un acuerdo: hacer crecer la responsabilidad estricta sobre el armador, pero hasta un límite de 2,000 francos oro, francos poincaré, que equivalen aproximadamente a 142 dólares U.S. en abril de 1984, por tonelada de arque del buque, con un máximo de 210 millones de francos oro, que equivalen a 15,000,000. dólares U.S.. Antes de seguir adelante, conviene mencionar que la determinación de la unidad de cuenta francos-poincaré será tratada cuando sea expuesto en detalle el Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969.

Es de señalarse, que también se acordó la proposición de Bélgica, relativa a la creación de un Fondo Internacional de Indemnización.

(26)-Official Records of the Conference on the Establishment of an International Oil Pollution Compensation Fund for Oil Pollution Damage, 1971. IMO. London. U.K. 1980. pp. 22-23.

El objetivo era doble: por una parte aumentar el monto disponible por el Convenio de Responsabilidad Civil para indemnizar a los Estados ribereños por un accidente, el cual era insuficiente en casos de derrames mayores; y por otra parte, compensar en parte a los armadores por las pérdidas resultantes de la responsabilidad que les es asignada por el Convenio, especialmente a los propietarios de buques-tanque menores, que se veían en desventaja frente a los super-petroleros, en lo que se refiere a los límites de responsabilidad. (27)

Hasta aquí he expuesto el proceso de discusiones que dió origen al Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969, el cual ocupó varias sesiones del Comité Jurídico de la Organización y que culminaron con la Conferencia de Bruselas.

Como hemos podido advertir, había gran cantidad de criterios que respondían a los diversos intereses, lo cual dificultaba las negociaciones. Sin embargo, por fortuna se lograron avances que sin duda sirvieron para el establecimiento de una legislación internacional sobre la materia, la cual será expuesta a continuación.

A.- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños ocasionados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1969. (CLO/69).

El Convenio de Responsabilidad Civil establece un régimen internacional uniforme, en virtud del cual los propietarios de buques-tanque que transportan hidrocarburos a granel como carga, son plenamente responsables de todos los daños ocasionados por los hidrocarburos -derramados o descargados, incluyéndose el costo de las medidas preventivas para minimizar los daños.

Este tratado internacional tiene vigencia a partir del 19 de julio de 1975, ya que en esta fecha se dió cumplimiento al Artículo 15, párrafo 1, que a la letra dice: "El presente Convenio entrará en -

(27)-GANTEN, R. Liability and Compensation for Oil Pollution Damage.
IOPC FUND. Rio de Janeiro Seminar on Tanker Safety and Pollution Prevention. 14-18 January. 1980

vigor noventa días después de la fecha en que los Gobiernos de ocho Estados, incluidos cinco cuyas flotas de buques cisternas representen un mínimo de un millón de toneladas brutas, hayan bien firmado el Convenio o depositados sus instrumentos de ratificación, ante el Secretario General de la Organización".(28)

En cuanto al ámbito de aplicación del Convenio, éste se aplicará a toda nave o artefacto apto para la navegación marítima que esté -- transportando hidrocarburos a granel como carga.

Cabe señalar que los hidrocarburos a los que se hace alusión son los del tipo persistente, como: crudos de petróleo; fuel-oil; aceite diesel pesado; aceite lubricante y aceite de ballena. Ya sean transportados a bordo de un buque o bien en los depósitos de combustible. No se incluyen a los buques que viajan en lastre.

El CLC/69 es aplicable a los daños por contaminación causados -- en el territorio o mar territorial de un Estado Contratante, cualquiera que sea el sitio donde se produzca el derrame.

Entendiéndose por "Daños", las pérdidas derivadas por la contaminación por hidrocarburos incluido el costo de las medidas preventivas.

El Convenio establece un límite de responsabilidad para el armador de un buque que tenga un siniestro, a una cuantía total de 2,000 francos-peineará por tonelada de arque del buque, vigilando que en ningún caso exceda los 210 millones de francos-peineará.(29)

El Convenio de Responsabilidad define el término "franco-peineará", como: la unidad de cuenta constituida por sesenta y cinco y medio miligramos de oro fino de novecientas milésimas. Esta unidad será convertida en moneda nacional del Estado que forme el fondo, efectuándose la conversión, según el valor oficial de esa moneda respecto del franco, el día de la constitución del fondo.

(28)-Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños -- ocasionados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, de -- 1969. Artículo 15.

(29)-Ibidem. Artículo 5, párrafo 1 .

Para poderse beneficiar de esa limitación, el propietario deberá de constituir ante un tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Parte del Convenio, un fondo de garantía que cubra el límite de responsabilidad en el supuesto de un accidente. El fondo podrá constituirse consignando la suma o bien depositando una garantía bancaria u otro documento reconocido por la legislación del Estado Miembro, en el que sea constituido dicho fondo y que a su vez sea considerado como suficiente por el tribunal u otra autoridad competente.

Lo anterior es de gran importancia, toda vez que con ello se establece la responsabilidad financiera para el propietario del buque, de esta forma y de acuerdo al Convenio, el propietario de un buque que esté matriculado en un Estado Parte del OLC/69 y que transporte más de 2,000 mil toneladas de hidrocarburos persistentes a granel, tendrá que suscribir un seguro o bien una garantía financiera que cubra su responsabilidad por daños causados por contaminación. (30)

Así pues, a cada buque se le expedirá un certificado en el que se haga constar la existencia de la garantía mencionada arriba. Este documento será otorgado por la autoridad competente del Estado de matrícula del buque. (31)

En adición a lo anterior, el Convenio dispone que cada Estado Miembro, de conformidad con su legislación interna, vigilará en la medida de lo posible que los buques, sin importar donde estén matriculados, que entren o salgan de sus puertos estén cubiertos por una garantía financiera que cubra el límite de su responsabilidad.

Por otra parte, el Convenio de Responsabilidad establece un procedimiento de reclamo cuando ha ocurrido un siniestro y el resultado es la contaminación de las aguas del mar. En efecto en el Artículo

(30)- Ibidem. Artículo 7, párrafo B

(31)- Ibidem. Párrafo 2 .

lo 10 se dispone que los derechos de indemnización previstos serán otorgados si la acción intentada en virtud del mismo es presentada dentro de un plazo de tres años, a partir de la fecha en que ocurrió el daño.

Las demandas serán interpuestas ante los tribunales de los Estados Contratantes y todo fallo pronunciado por un tribunal con jurisdicción que sea ejecutorio en el Estado de origen, será reconocido en cualquier otro Estado Miembro.

Finalmente, este Convenio a través de su artículo 3, párrafo 2 - dispone exoneraciones para el propietario de un buque, en los casos siguientes: guerra y hostilidades; fenómenos naturales de carácter -- excepcionales; acción u omisión intencional de un tercero; negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno, como por ejemplo la falta de mantenimiento de luces y otras ayudas a la navegación.

En resumen, el Convenio de Responsabilidad Civil tiene como principio fundamental, el considerar al armador como único responsable - de daños por contaminación resultantes de un accidente marítimo, con la excepción de casos muy limitados.

El armador puede limitar su responsabilidad hasta una cierta - cantidad, siempre y cuando haya previamente constituido un fondo que garantice el monto máximo de su responsabilidad, de esa forma el Estado Ribereño que se vea afectado podrá demandar directamente a la -- compañía de seguros que otorgó el fondo, sin necesidad de demandar - al armador o responsable del buque.

Para mayor información, consultar el Anexo I de esta tesis.

B.- Convenio sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1971. (Convenio del Fondo, de 1971).

Durante la Conferencia de Bruselas de 1969, además de adoptarse

los convenios de Responsabilidad Civil y de Intervención, se aprobó una Resolución relativa a la creación de un Fondo Internacional de Indemnización, la finalidad era doble: asegurar a los afectados una compensación adecuada bajo el régimen de responsabilidad estricta y mediante este Fondo, proveer de una cantidad al arador por la carga financiera adicional impuesta por el CLO/69. La Resolución fue aprobada tanto por los Estados marítimos como por los ribereños. (32)

En la nueva Conferencia de Bruselas en 1971, como era de suponer, existía la división entre intereses marítimos y costeros y marítimos y petroleros. Los temas de discusión eran tres: el tipo de accidentes a los que se debería de responder; determinar la cantidad destinada al arador y las condiciones en que éste podría recibirlas; y finalmente hasta donde era posible que el Fondo otorgara esa cantidad.

En lo relativo al último punto, no hubo tanta dificultad en acordarlo, toda vez que el Fondo deberá otorgar indemnización a cualquier víctima de daños por contaminación, cuando a través del Convenio CLO /69 no haya sido posible indemnizarlo adecuadamente.

En cuanto al tema límite que deberá entregar el Fondo, produjo una mayor discusión, sin embargo fue posible fijar un límite de 450 millones de francos-poincaré, o sea 36 millones de dólares U.S. en abril de 1971, pero actualmente con las enmiendas de 1976 equivalen 31.9 millones de dólares U.S.. La Asamblea General del Fondo tiene la facultad de aumentar este límite hasta el doble si lo considera necesario, es decir a 900 millones de francos poincaré, o sea 63.8 millones de dólares U.S. (33), en abril de 1984.

Actualmente el límite fijado por la Asamblea del Fondo alcanza 675 millones de francos poincaré que equivales a 47.9 millones de dólares U.S., en abril de 1984 .

El punto más conflictivo fue el de definir el tipo de incidente en el que el Fondo debería de otorgar compensación. En este sentido, los países ribereños argüían que el Fondo respondiera sin excepción

(32)-IOPC FUND. Compensation and Liability for Oil Pollution.

IOPC FUND. London, U.K., 1974. pp 12-19.

(33)-Convenio sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por Contaminación, de 1971. Artículo 4-

a todos los daños causados por contaminación, es decir por un régimen de responsabilidad absoluta.

Con respecto a las exoneraciones que contempla el Convenio OICQ/69, se hicieron algunas modificaciones en el Convenio del Fondo, se eliminó el motivo de fuerza mayor, así pues en casos de daños producidos en catástrofes naturales, el Fondo será responsable de proveer compensación hasta un límite de 450 millones de francos poincaré para cada derrame natural.

El tema de derrames de buques no identificados fue motivo de gran discusión. Es bien sabido que cuando menos dos tercios de la contaminación por petróleo producida por buques proviene de descargas de barcos, que rara vez pueden ser identificados.

Los Estados ribereños frente a los cuales pasan las principales rutas de navegación, en la mayoría de los casos no reciben beneficio alguno por el transporte de petróleo frente a sus costas y como es difícil de identificar a los responsables no reciben beneficio alguno por daños por contaminación.

Otro punto de discusión le fue la indemnización al armador, aquí los intereses de petroleros y de los Estados Ribereños ecologistas se unieron en contra de los armadores, sin embargo, se llegó a un acuerdo: El Fondo tomaría parte en la responsabilidad de indemnizar al armador, siempre y cuando haya cumplido con las disposiciones de los cuatro más importantes convenios de la OMI:

- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Hidrocarburos, de 1954. (OILPOL/54)
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1960. (SOLAS/60). Actualmente derogado por el SOLAS, de 1974.
- + Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 1966. (TOWNSHIP/66)
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, de 1960 (COLREG/60). Actualmente COLREG de 1972.

Esto en virtud del Artículo 5 párrafo 3, del Convenio del Fondo.

El monto de compensación del armador está definido dentro de la obligación que impone en CLQ/69, en aquella porción que excede los 1,500 francos poincaré, es decir 107 dólares U.S., en abril de 1984, por tonelada de arque del buque e 125 millones de francos poincaré, o sea 8.9 millones de dólares U.S., lo que sea menor y no exceda los 2,000 francos poincaré e los 210 millones de francos poincaré, siempre que no exista falta intencional del armador.(34)

En general las disposiciones del Convenio del Fondo fueron -- creadas para complementar las del Convenio de Responsabilidad.

El Fondo es financiado mediante contribuciones, que deben ser pagadas por todas las personas o sociedades que reciben hidrocarburos dentro del territorio de los Estados Contratantes en cantidades superiores a 150 mil toneladas por año.

Para efectos de contribución del Fondo, se contabilizan todos los hidrocarburos recibidos en las instalaciones terminales, transportados por la vía marítima, sin tomar en cuenta el lugar de origen, es decir, se incluye el transporte de cabotaje, el transporte desde plataformas costa afuera y la descarga temporal en una terminal para transbordo a otro puerto u otro país.

Incluso, cuando un Estado Miembro recibe hidrocarburos de otro Estado a través de oleoductos, pero que parte de su trayecto desde el Estado de origen ha sido transportado por la vía marítima con transbordo en un Estado no contratante, también debe incluirlo dentro de los hidrocarburos sujetos a contribución.

Para efectos del Convenio, existen dos tipos de contribuciones: iniciales y anuales. Las primeras se determinan en base a una tasa fija por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución, esta tasa es fijada por la Asamblea del Fondo.

Las contribuciones anuales, son requeridas cuando el capital de trabajo desciende a un nivel bajo para hacer frente a las demandas y gastos administrativos.

(34)-Ibidem. Convenio del Fondo, de 1971. Artículo 5, párrafo 1.

Para ello se contabiliza el volumen de hidrocarburos recibidas en las terminales el año anterior.

Cabe señalar que el monto de las contribuciones anuales, depende en parte del número de contribuyentes. Recientemente, el Gobierno de los Estados Unidos ha dado instrucciones para una futura adhesión al Convenio del Fondo y al considerar su volumen de hidrocarburos transportados, el monto de sus contribuciones al Fondo permitirían una disminución de las contribuciones anuales, lo anterior de conformidad con los artículos 10;11 y 12 del Convenio del Fondo.

Para que las personas o bien las instituciones afectadas por daños por contaminación, puedan aspirar a obtener compensación a partir de sistemas de seguros o a través de tribunales de derecho civil, deberán presentar demandas por daños, de acuerdo a los procedimientos que exige el sistema de seguros o la corte judicial correspondiente.

A continuación expondré el ejemplo contenido en una demanda, según las exigencias del Fondo y que probablemente no son muy diferentes de otras demandas. (35)

Cada demanda deberá contener:

- Nombre y dirección del reclamante y su representante, si lo hay.
- Identificación del buque envuelto en el accidente.
- Fecha, lugar y detalles específicos del incidente.
- Tipo de hidrocarburo y su naturaleza.
- Monto estimado de la demanda.

Dependiendo del monto de la demanda y de la naturaleza de los daños sufridos, una demanda debería dividirse en diferentes temas — tales como:

Costos de prevención y limpieza del área contaminada.

- Resumen de los hechos, incluyendo una descripción del trabajo realizado en diversas zonas y los métodos empleados e relación con las circunstancias prevalecientes durante el accidente.

- Evidencia analítica o circunstancial que asocie la contaminación por hidrocarburos con el buque envuelto en el accidente. Por ejemplo análisis químicos, datos del viento y corrientes, observaciones del movimiento de la mancha de hidrocarburos, entre otros.
- Fechas en que se realizó el trabajo, con costos diarios y semanales.
- Costos de mano de obra, número y categoría de personal.
- Costo de materiales, tipos de materiales, costo de arriendo de equipo.
- Costo de transporte, número y tipo de transporte.
- Costo de eliminación final de los hidrocarburos recuperados o desechos contaminados.

Costos de reposición.

- Magnitud del daño de contaminación a los bienes o la propiedad.
- Descripción de los elementos destruidos y que necesitan ser reemplazados o reparados. Incluyendo la descripción de su ubicación en el momento en que se produzcan los daños.
- Costo de reemplazo o reparación.
- Costo de mano de obra en que se ha incurrido.

Pérdidas económicas.

- Naturaleza de la pérdida, incluyendo una demostración de que la pérdida ha sido un resultado directo del accidente.
- Estadísticas comparativas de beneficios ganados en períodos previos y en el período en que fue afectado por el derrame. (36)

Cabe señalar, que puede haber otros tipos de demandas, también puede haber ingresos por venta de hidrocarburos recuperados, que deberán de descontarse de las demandas. En todo caso, el monto de la demanda total deberá distribuirse de forma que el Fondo esté en condiciones de evaluar el monto real de los daños sufridos, basados en los hechos y documentación presentados.

El Fondo puede pagar la indemnización, solamente si un demandan

te, que tiene derechos legales para presentar una demanda, de acuerdo a la legislación internacional o nacional, cumple con los siguientes requisitos:

- Ha sufrido daños cuantificables o pérdidas económicas.
- La demanda se basa en gastos efectivamente incurridos.
- Que los daños son resultado directo del accidente.
- Los gastos incurridos son razonables.
- Se incluye documentación explicando el procedimiento en que se calcularon los daños, que no podrá ser una cuantificación abstracta basada en modelos teóricos.

Actualmente el Fondo no acepta demandas por daño ecológico; gastos de acciones preventivas; ni pérdidas sufridas indirectamente en el accidente.

Es importante mencionar, que el Fondo participa y coopera estrictamente con los armadores, aseguradores y clubes de Protección e Indemnización (P and I) en la negociación y solución de los reclamos por lo que los reclamantes sólo tendrán que enfrentarse a una contraparte representando al Fondo y al asegurador.

A fin de resolver los problemas de fluctuaciones cambiarias que afectaban el valor de los límites de responsabilidad establecidos - en ambos convenios, en una Conferencia realizada en la ciudad de Londres, en 1976, se acordó cambiar la referencia monetaria del franco - poincaré a una unidad de cuenta expresada en términos del Derecho Especial de Giro (DEG), definido por el Fondo Monetario Internacional (FMI), que equivale aproximadamente a 1 DEG por 15 francos poincaré y a 1.065 dólares U.S., en abril de 1984.

De esta forma, a través de los protocolos a ambos convenios se introdujeron las primeras enmiendas al Esquema de la ONI, sin embargo éstas no implicaban un cambio en el valor real de los límites de compensación e indemnización. (37)

(37) - Protocolos de 1976, al Convenio de Responsabilidad Civil, de 1968 y del Convenio del Fondo, de 1971. Artículos 2 y 3, respectivamente.

En el caso del CLC/69, el límite se fija en 133 unidades de cuenta, es decir 142 dólares U.S., por tonelada de arqueo del buque, con un límite de 15 millones de unidades de cuenta que equivalen a 15 millones de dólares U.S., en abril de 1984.

En lo que respecta al Convenio del Fondo, el límite es de 45 millones de unidades de cuenta, pudiendo alcanzar hasta 60 millones de las mismas unidades, si a sí lo determina la Asamblea del Fondo, lo que equivale a 48 y 64 millones de dólares U.S., respectivamente, en abril de 1984.

Para mayor información ver Anexo III de esta tesis.

2.- Sistema de la Industria de los Propietarios de Buques-Tanque.

Como señale anteriormente, el Esquema Voluntario Internacional de la Industria fue creado paralelamente, mientras se negociaban los convenios internacionales que integran al Esquema de la OMI.

Así pues el Acuerdo Voluntario de los Propietarios de Buques-Tanque respecto de la Responsabilidad causada por la Contaminación de Hidrocarburos (TOVALOP), surgió en 1969 y el Contrato relacionado con un Complemento Provisional por la Responsabilidad derivada por Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos (CRISTAL), fue creado en 1971.

Se pensó que estos acuerdos serían soluciones provisionales y que permanecerían activos sólo hasta que los convenios de la OMI tuvieran una aplicación mundial y por lo tanto no exista la necesidad de cubrir vacíos geográficos dejados por esas convenciones, los cuales sólo tienen aplicación en los territorios y mar territorial de los Estados Miembros.

A).- El Esquema privado es muy similar al de la Organización en cuanto a sus procedimientos: al igual que el CLC/69, TOVALOP exige a los propietarios que tengan un seguro por el monto de la limitación

de su responsabilidad, lo que normalmente se hace a través de los clubes P and I.

Estos clubes a su vez recurren a la Federación Internacional de Propietarios de Buques-Tanque (ITOPF), la cual administra a TOVALOP, para dar asesoría en materia de limpieza y en la preparación de demandas contra el armador responsable asegurado. (38)

ITOPF tiene vasta experiencia en grandes derrames y su presencia en el escenario es conveniente, no sólo como asesoría en las operaciones, sino también para facilitar el pago de los daños.

Es de señalar, que TOVALOP cubre a todos los buques que no podrían ser amparados por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

En el caso de CRISTAL, a la inversa que el Convenio del Fondo, un demandante debe previamente tratar de recibirse de sus daños a partir de otras fuentes y considerar a CRISTAL como último recurso. (39)

Para tener derecho a la compensación por parte de CRISTAL, deben darse las siguientes condiciones: el buque afectado es miembro de TOVALOP; el dueño de la carga es miembro de CRISTAL y se han excedido los límites de TOVALOP, o del Convenio de Responsabilidad Civil si el país afectado es Parte de este Convenio, la figura 1 de este capítulo ilustra las alternativas y requisitos para obtener compensación a través de los dos sistemas internacionales.

Del análisis de la figura 1, podemos expresar que el único medio para asegurar mecanismos de indemnización, es que el afectado sea Parte Contratante de ambos convenios internacionales, es decir, del OLC/69 y del Convenio del Fondo, los cuales tienen bajo su ámbito de aplicación a los territorios de los Estados Miembros, con la salvedad que no cubren los viajes de los buques en lastre ni derrames de combustibles.

(38)- ITOPF. LTD. TOVALOP. Stample Hall. London, U.K. 1960. pp. 54.

(39)- Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Ltd. CRISTAL, Memorandum, contract, rules, members. London. U.K. 1978 pp. 9

El hecho de que todos los buques inscritos bajo la bandera de un Estado estén incorporados a TOVALOP y que las compañías petroleras nacionales que descargan petróleo en el país, sean miembros de CRISTAL es una circunstancia favorable, que deja al Estado protegido contra ciertos accidentes. Por ejemplo, cualquier buque en tránsito que no sea miembro de TOVALOP o que el dueño de la carga no esté incorporado a CRISTAL, no da posibilidades a indemnización, o bien las reduce a los límites de TOVALOP.

Actualmente, CRISTAL cubre entre el 60% y el 70% de las cargas de petróleo que se transportan por mar.

TOVALOP, es un acuerdo de los propietarios de buques petroleros que actualmente indemniza por sumas de hasta 160 dólares U.S. por tonelada de arqueo del buque, con un límite de 16.8 millones de dólares U.S. por accidente.

TOVALOP se basa en que si un buque-tanque amparado bajo el Acuerdo de derrama petróleo proveniente de la carga o del combustible, el armador puede combatir y/o la contaminación, o bien aceptar la responsabilidad de rembolsar a las autoridades o a terceros que incurran en gastos de limpieza razonables o que sufran perjuicios a consecuencia de la contaminación.

Como había mencionado anteriormente, TOVALOP es administrada -- por la ITOFF, pero ésta no paga la compensación por los daños por -- contaminación.

Los armadores que forman parte de este Acuerdo, normalmente aseguran sus obligaciones contraídas con los clubes de Protección e Indemnización, cuyas funciones incluyen la cobertura mutua respecto de las responsabilidades del armador contra terceros, o bien a través de la Asociación Internacional de Indemnización de Buques-Tanque (ITIA), que es una organización específica con el propósito de asegurar la responsabilidad proveniente de la contaminación por hidrocarburos.

Los reclamos por gastos de limpieza y daños son dirigidos generalmente contra el armador o su asegurador y deben de ser presentados dentro del período de un año contado desde el accidente. Esta es una cláusula del Acuerdo en relación con los reclamos que sean sometidos a arbitraje.(40).

B) Por su parte CRISTAL es un Acuerdo suscrito por los propietarios de la carga, con el propósito de complementar los fondos disponibles para el reembolso de los gastos incurridos por los armadores e indemnizar daños y reclamos de terceros, después de que se hayan agotado los fondos de indemnización de otros regímenes.

CRISTAL es una organización de la industria petrolera y sus miembros contribuyen al fondo basándose en el movimiento de petróleo de cada compañía.

El Acuerdo asegura que se disponga de un total de 36 millones de dólares U.S. por cada accidente, pero incluyendo la responsabilidad del armador.

Aunque originalmente fue creado para complementar a TOVALOP, CRISTAL también asegura una cobertura adicional cuando ocurren derrames en áreas cubiertas por el Convenio CLQ/69, pero no por la ITOFF, a condición de que el petrolero esté ingresado a TOVALOP y el dueño de la carga sea parte de CRISTAL.

Los reclamos pueden ser presentados a través del armador o de su asegurador, o bien directamente a la Organización sobre Servicios de Compensación que es la que administra a CRISTAL.

Como nos hemos podido percatar los clubes de Protección e Indemnización juegan un papel importante dentro de ambos esquemas internacionales, a continuación me referiré a ellos.

De acuerdo con la descripción de los sistemas internacionales, se puede concluir que cuando ocurren derrames de un buque petrolero

(40)- GOLDIE, C. The Role of Protection and Indemnity Association.

Graham LTD. London U.K.. 1963. pp73-84.

sea que corresponda aplicar OLC/69 y el Convenio del Fondo, o bien TOVALOP y CRISTAL, la responsabilidad inicial por concepto de daños y limpieza, es responsabilidad de los armadores. Los clubes P and I son asociaciones mutuas sin fines de lucro, quienes aseguran completamente a sus miembros, armadores, fletadores, administradores y operadores por su responsabilidad frente a terceros, incluyendo la responsabilidad por contaminación.

Adicionalmente, la cobertura incluye la pérdida de vidas humanas y lesiones personales a terceros; responsabilidad respecto de la carga; responsabilidad de la tripulación; daños a objetos fijos o móviles tales como muelles o espigones; un cuarto de responsabilidad por colisión y la recolección de restos de naufragios, entre otros. (41)

Las contribuciones, que son denominadas derrames son reguladas de acuerdo a los antecedentes de cada miembro, considerando los riesgos que se cubren y tomando en cuenta la franquicia que los armadores están dispuestos a absorber.

Los miembros contribuyen en relación a cada año de póliza, solamente con la suma que se necesita para cubrir los reclamos por los clubes P and I, los cuales directamente o por vía del reaseguro comprenden el llamado grupo internacional.

Con el propósito de facilitar la asistencia a sus miembros, los clubes mantienen representantes legales en todo el mundo. Además tienen a su disposición a médicos, inspectores y a otros expertos.

En general es el correspondiente local el que velará por los intereses del miembro y del asegurador cuando ocurran accidentes. Sin embargo, en un derrame de grandes dimensiones el club involucrado puede enviar un apoderado o a un miembro del personal, junto con los expertos técnicos que sean necesarios para ese caso particular.

En circunstancias excepcionales, por ejemplo cuando las opera--

(41)- Ibidem. The Role of Protection. pp. 165.

ciones de limpieza son largas o cuando terceros han sufrido pérdidas importantes y están en juego grandes cantidades de dinero, los clubes pueden hacer pagos parciales con anterioridad a la liquidación final, siempre que no exista o haya poco riesgo de que el total del reclamo exceda el límite de responsabilidad.

En el caso de que un accidente, resulte evidente que la cobertura de responsabilidad del armador será insuficiente para cubrir los reclamos, CRISTAL o ITOPF, pueden verse involucrados desde las primeras gestiones. Sin embargo, en vista de que ninguna de estas organizaciones tiene representantes en el extranjero, los clubes P and I actuarán como sus representantes.

A lo largo de este tema se ha referido un sin número de ocasiones a la ITOPF, por ello me gustaría ampliar un poco sobre su actividad.

Esta Federación fue creada en 1968, teniendo como principal finalidad administrar al Acuerdo TOVALOP. Entre sus deberes se puede citar la emisión de certificados TOVALOP, los cuales son un requisito en los puertos.

Las funciones técnicas de la Federación son de importancia creciente y su personal atiende los derrames de mayor trascendencia, generalmente actuando a nombre de los armadores o de los clubes P and I, con el propósito de recomendar los procedimientos más eficaces y menos costosos. (42)

El propósito de la Federación varía de acuerdo a la ubicación geográfica del accidente y conforma a la infraestructura técnica del país afectado.

En los casos de Estados que no tienen una capacidad significativa para hacer frente a los derrames, la Federación en muchos casos puede conseguir el equipo y los materiales más apropiados, previo -

(42)- International Tankers Owners Pollution Federation, LTD.
Staple Hall, London, U.K. 1983. PP.78-93.

acuerdo con los aseguradores.

Lo anterior sin duda exigirá la atención de uno o más miembros de la Federación, a fin de otorgar la asistencia técnica para el caso, no obstante, para aquéllos países que ya tienen planes desarrollados de contingencia, el propósito fundamental de la ITOFF es el de dar recomendaciones y asistencia a los gobiernos para lograr que las acciones de limpieza sean exitosas.

Aparte de la atención en el lugar de los acontecimientos al momento de un derrame, la Federación frecuentemente es requerida para calificar reclamos de indemnización, respecto de las acciones, gastos incurridos en un derrame y por daños causados a la industria pesquera, así como al medio ambiente.

Las funciones mencionadas son efectuadas por cuenta de los clubes P and I: CRISTAL e ITOFF, sin perjuicio de los reclamos que puedan ser o no aceptados por TOVALOP.

Conclusiones.

Como hemos podido darnos cuenta a lo largo de la exposición -- la legislación internacional sobre responsabilidad civil por la contaminación por hidrocarburos contiene dos esquemas, por un lado el Sistema Intergubernamental de la OMI y por el otro el Acuerdo voluntario de la Industria Privada.

El Esquema de la OMI forma un paquete de tal forma que el Convenio del Fondo esta basado en el Convenio de Responsabilidad Civil, además incrementa la cantidad disponible para las víctimas de un accidente marítimo y libera al armador de parte de su responsabilidad.

En cuanto al Acuerdo de la Industria, en principio sigue el mismo patrón del de la OMI, sin embargo, por su misma naturaleza existen diferencias.

En efecto, pienso que la diferencia clave radica en su carácter legal; la legislación nacional basada en convenios internacionales, es decir el CLQ/69 y el Convenio del Fondo; y por el otro, los acuerdos voluntarios privados TOVALOP y CRISTAL. De esta distinción surgen muchas otras.

TOVALOP posee un mayor ámbito de aplicación, ya que cubre daños por contaminación causados por buques que viajan en lastre y del derrame de combustibles. Sin embargo, no cubre daños causados a Estados, si el mismo accidente hubiere perjudicado a Miembros Contratantes del Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969.

CRISTAL sólo cubre indemnizaciones hasta 36 millones de dólares U.S., mientras el Fondo cubre casi 60 millones de dólares U.S..

Ambos no cubren indemnizaciones si el daño es causado por un acto u omisión de un tercero; por un caso fortuito o por la negligencia de la autoridad responsable de las ayudas a la navegación

Sin duda existen otras diferencias, pero las que he señalado -- son las más significativas e importantes.

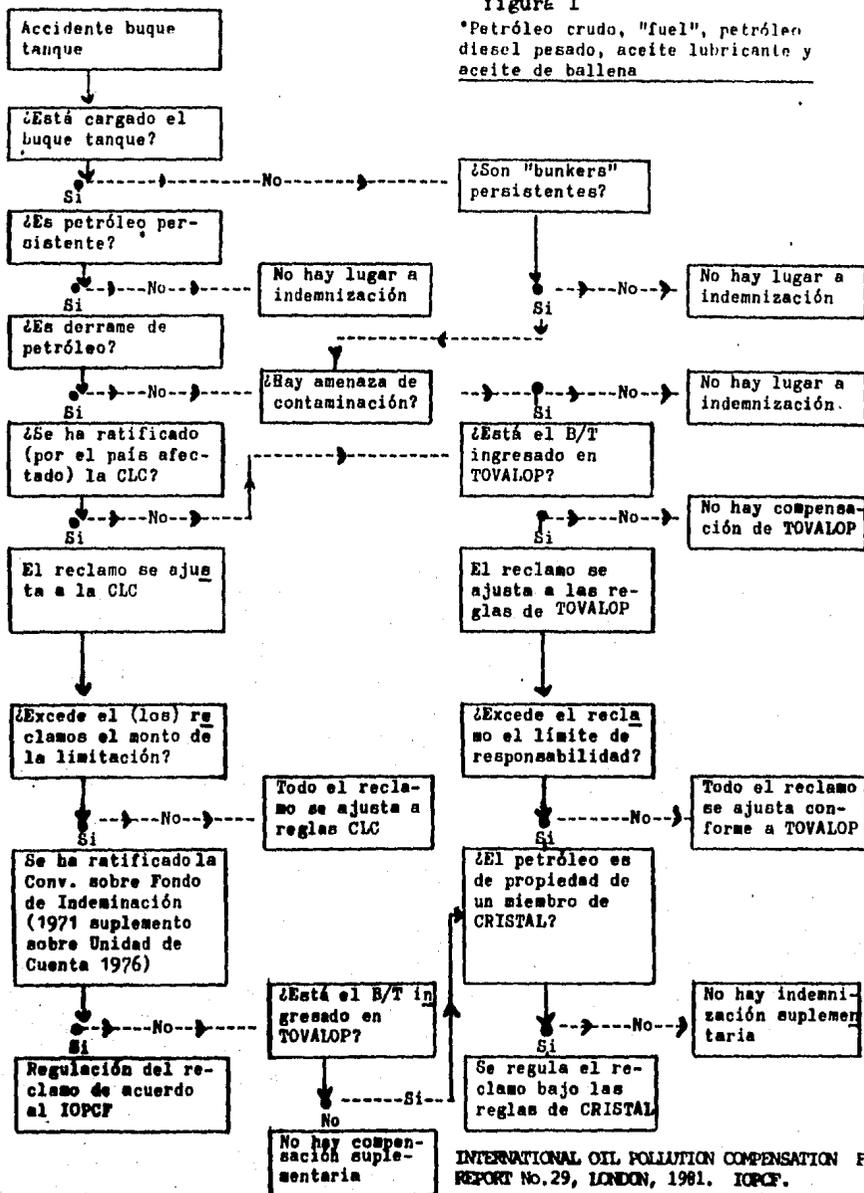
De la exposición puede desprenderse que el Esquema de la OMI -
tiende a ser un sistema más uniforme, toda vez que sus disposiciones
están encaminadas a lograr un alto grado de adaptabilidad de las ne-
cesidades de los Estados, que como México en la práctica se ven afect-
tados por incidentes que resultan en el deterioro del medio ambien-
te marino.

Tampoco sería muy acertado manifestar que es un sistema perfec-
to, ya que es posible encontrar algunos vacíos en sus disposiciones.
Por ejemplo, hay seis áreas básicas del problema de la contaminación
que a mi juicio y como resultado del análisis del articulado de los
convenios, escapan al ámbito de aplicación:

- Derrames de buques fluviales o lacustres, instalaciones costa afue-
ra, instalaciones costeras y oleoductos. Es decir, no cubre derrames
accidentales o por negligencia durante la carga de combustibles o
durante transferencias de crudo en terminales, manoboyas o rupturas
de mangueras, o bien por derrames por explosión de pozos petroleros
costa afuera.
- Derrames de hidrocarburos desde buques de carga seca o buques tan-
que en lastre, que no transporten estos productos a granel.
- Daños ocasionados por hidrocarburos del tipo no-persistentes.
- Demandas contra contratistas de salvamento y arrendadores del buque.
- Daños ocasionados por hidrocarburos que después han terminado en
incendio.
- Daños en instalaciones costa afuera del territorio o del mar terri-
torial de un país que no es Miembro Contratante del Convenio.

En virtud de lo anterior es indudable que estos vacíos deberán
ser cubiertos, a fin de perfeccionar el Esquema. En el siguiente capí-
tulo expondré los proyectos de enmiendas para cada uno de los conve-
nios del Esquema de la OMI, los cuales son el resultado de la ardua
labor del Comité Jurídico .

CUADRO SIMPLIFICADO RESPECTO A LAS INDEMNIZACIONES POR CONTAMINACION POR PETROLEO A SEGUIRSE BAJO TOVALOP, CLC, CRISTAL E IOPCF



CAPITULO III .

**PROYECTO DE ENMIENDAS AL ESQUEMA DE COMPENSACION E -
INDEMNIZACION DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL.**

- 1.- Proyecto de Protocolo de 1984, al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, de 1969.**

- 2.- Proyecto de Protocolo de 1984, al Convenio sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Daños -- causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1971.**

- 3.- Legislación Mexicana en Materia de Contaminación Marina.**

Conclusiones.

III.- PROYECTO DE ENMIENDAS AL ESQUEMA DE COMPENSACION E INDEMNIZACION DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL.(OMI)

Como mencione en el capitulo anterior, todas las cuestiones de orden jurídico que sean competencia de la OMI, son tratadas por el Comité Jurídico.

En este sentido, en el seno del Comité es donde se ha polemizado sobre los mecanismos y funcionamiento del Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969 y del Convenio del Fondo, de 1971.

Principalmente las discusiones se han orientado en lo relativo al ámbito de aplicación y límites de responsabilidad

Durante los últimos períodos del Comité Jurídico, éste se ha dedicado fundamentalmente a revisar los límites de responsabilidad e indemnización de ambos convenios.

Sobre este particular, en el 51º período de sesiones del Comité, celebrado en septiembre de 1983, se concluyó la elaboración de los proyectos preliminares de los convenios, los cuales serán sometidos para su consideración y adopción en la Conferencia Internacional sobre Responsabilidad y Compensación por Daños relativos al Transporte Marítimo de ciertas Sustancias, de 1984, a esta Reunión se le conoce como Conferencia Diplomática.

Antes de empezar la exposición, considero conveniente señalar que los proyectos de enmiendas no contradicen el espíritu de la Resolución A.500(XII), adoptada por la 12ª Asamblea General de la OMI, relativa a la indecesabilidad de cambiar convenios que aún no tienen vigencia internacional, o bien aquellos cuya vigencia es muy corta, toda vez que ambos instrumentos han sido objeto de discusiones continuas por parte de países miembros y no miembros y se ha demostrado la necesidad de las enmiendas. En virtud de lo anterior, fue concenso el acordar una revisión del articulado, a fin de hacerlos más operativos y funcionales. (43)

A continuación expondré cuales fueron las enmiendas propuestas más significativas para el Esquema de la OMI. No debe perderse de vista que estos proyectos de protocolo serán sometidos para su discusión en la Conferencia Diplomática, por lo que todavía estas modificaciones estarán sujetas a cambios para su adopción final.

1.- Proyecto de Protocolo de 1984, al Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, de 1969.

El Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969, se pretende enmendarlo, primordialmente con la finalidad de ampliar su ámbito de aplicación y aumentar los límites de compensación que establece, para -- ello se realizaron las siguientes enmiendas:

El Artículo 1 del CLC/69, relativo a disposiciones generales, la definición de "buque" fue sustituida por un texto que amplie su contenido y que dice: "Buque": "toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición del buque en el que se puedan transportar los hidrocarburos y otras cargas, sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel". (44)

Con la ampliación de esta definición, un número mayor de naves estarán sujetos al cumplimiento del Convenio, además se reducirá uno de los vacíos del CLC/69, que señale en la parte final del capítulo anterior.

En este mismo Artículo, se pretende reformar el párrafo 5, rela-

(44)- Proyecto de Protocolo de 1984, al Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, de 1969. Artículo 1, párrafo 1.

tivo a los "hidrocarburos", anteriormente sólo estaban considerados los del tipo persistente, como los crudos de petróleo, fuel oil, aceite lubricante, diesel y aceite de ballena, pero con las enmiendas ahora también serán considerados los hidrocarburos no-persistentes de origen mineral, en cualquier forma en que se hallen, comprendida toda mezcla que los contenga. (45)

Esto supone que las sustancias a considerar aumentarán en su cantidad y en consecuencia también aumentará la cantidad de contribución. Sin embargo, esta propuesta de incluir nuevas sustancias no es un factor que dificulte la adhesión al Convenio, sino por el contrario, esta inclusión significa que se estará más protegido contra un eventual derrame en donde se presenten estos productos.

En relación al Artículo 2, sobre ámbito de aplicación, se reformará por el siguiente texto: El presente Convenio se aplicará a: "A.- los daños por contaminación causados en el territorio de un Estado Contratante incluido su mar territorial o en la zona que en virtud del Derecho Internacional, un Estado Contratante pueda ejercer derechos soberanos sobre recursos naturales; B.- las medidas preventivas donde quiera que se tomen, destinadas a prevenir o reducir al mínimo tales daños" (46)

Esto representa el esfuerzo positivo de la Comunidad Internacional por proteger el medio ambiente marino, en particular la protección a la Zona Económica Exclusiva. De esta manera, se salvaguardará mayor área geográfica que potencialmente pudiera ser afectada por un accidente marítimo que provoque derrames de hidrocarburos.

En cuanto al Artículo 5, se pretende introducir un cambio significativo, en lo relativo al derecho del propietario de un buque para limitar su responsabilidad, en las enmiendas se hace referencia a -- que en cada accidente la limitación correspondiera a X unidades de -- cuenta por cada tonelada de arqueo del buque, no obstante esa cuantía no será inferior a Y unidades y no excederá en ningún caso Z - unidades de cuenta.

(45)-Ibidem. Proyecto de Protocolo al ELC/69. Artículo 1, párrafo 5

(46)-Ibidem. Artículo 2

Las cantidades X:Y y Z a que se hace referencia no han sido -- determinadas aún, sin embargo, de acuerdo a los fines de las emi-- das, podemos decir sin temor a equivocarnos, que se verán incrementa das en relación con los anteriores montos, que eran de 2,000 francos oro por tonelada de arqueado del buque sin exceder los 290 millones de francos oro.(47)

Dentro de este mismo artículo, el párrafo 3 prevé la creación de un fondo de garantía, el cual deberá ascender al límite de su -- responsabilidad, el cual podrá constituirse consignando la suma, o depositando una garantía bancaria o de otra clase, reconocida por la legislación del Estado Miembro, en el cual se constátuya dicho fondo. Hasta aquí no hay gran variación respecto de lo que establece el - CLO/69.

Sin embargo, en Artículo 5 bis del Proyecto de Protocolo al - CLO/69, establece que la limitación de responsabilidad puede otorgar se sin la necesidad de la creación de un fondo de garantía, esto en consecuencia supone el ahorro del costo de un sistema de seguros y sus respectivas primas para los armadores.

Esto no es tan sencillo, toda vez que cualquier Estado podrá es tipular en su legislación nacional, que cuando se presente una acción judicial ante sus tribunales destinada a hacer cumplir una reclama ción sujeta a limitación, el propietario no podrá intocar el dere-- cho a limitar su responsabilidad, si previamente ha constituido un - fondo de garantía, conforme a lo establecido por el CLO/69.

En lo que respecta al párrafo 9 de este Artículo, relativo a la unidad de cuenta, se sustituirán a los francos oro e francos poinca-- rré, por los Derechos Especiales de Giro (DEG) tal y como han sido de finidos por el Fondo Monetario Internacional(FMI). Estos serán con-- vertidos en moneda nacional utilizando el valor que tenga esa moneda en relación con el DEG, en la fecha de constitución del Fondo, si ésta es anterior.(48)

(47)-Ibidem. Artículo 5, párrafo 3.

(48)-Ibidem. párrafo 9.

Con respecto al DEG, el valor de la moneda nacional de un Estado, se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha en que se trate por el FMI a sus operaciones y transacciones.

Considero que esta variante en la unidad de cuenta, proporcionará al Sistema de la OMI una mayor operacionalidad en el cálculo de las reclamaciones, toda vez, que la utilización del DEG es un método ampliamente conocido y la paridad estará en base a la moneda de cada Estado. Además hay que tener en mente que nuestro país es Miembro Contratante del FMI.

Siguiendo con este mismo Artículo, el párrafo 10 simplifica la medición de arqueos de los buques, ya que se introduce una enmienda en el sentido de que el arqueo será medido de conformidad con lo establecido en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969, del cual México forma Parte Contratante, a partir del 14 de julio -- de 1972. (50)

Sin duda existen otras enmiendas al Convenio OIC/69, sin embargo, considero que éstas no revisten la importancia, que pudieran tener las expuestas hasta aquí, lo anterior de conformidad con el propósito del Proyecto de Protocolo.

2.- Proyecto de Protocolo de 1984, al Convenio sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1971.

El Convenio del Fondo, de 1971, será enmendado con el mismo fin que el Convenio de Responsabilidad, de 1969, es decir, con la finalidad de ampliar su ámbito de aplicación y aumentar la cantidad de indemnización disponible. Para lograr este objetivo se hicieron las siguientes modificaciones.

(50). *Ibidem*. Párrafo 10.

En el Artículo 1, sobre disposiciones generales los términos: "buque"; "persona"; "propietario"; "hidrocarburos"; "daños"; "Medidas preventivas"; "sucesos" y "Organización", tendrán el mismo significado - que les confiere el Convenio de Responsabilidad, tal y como es modificado por el Proyecto de Protocolo, de 1984.

En lo que se refiere al Artículo 3, se introducirá una enmienda en el sentido de ampliar el ámbito de aplicación hasta la Zona Económica exclusiva.

Uno de los artículos enmendados de mayor trascendencia, lo constituye el apartado 4, relativo a indemnización y compensación. En el texto original del Convenio del Fondo, de 1971, se disponía que el importe total de la indemnización debida por el Fondo por cada siniestro, cuando a la indemnización otorgada por el Convenio de Responsabilidad por daños en el territorio de un Estado Contratante, e incluida toda compensación por el Fondo, no deberá exceder los 450 millones de francos oro, e bien si la Asamblea del Fondo lo considera oportuno puede aumentar el límite hasta 900 millones de francos oro (51)

En el Proyecto de Protocolo aún no se especifica cual será el nuevo monto de indemnización, sin embargo, todo nos hace suponer que se verá incrementado en considerables dimensiones, lo que conducirá en una mayor capacidad para indemnizar.

En este mismo Artículo se decidió suprimir el párrafo relativo a la decisión de la Asamblea del Fondo de aumentar la cantidad de indemnización, ello me lleva a pensar que en la Conferencia Diplomática se establecerá un límite de indemnización que cubrirá desastres de grandes magnitudes, similares al del buque-tanque "Amoco Cadiz", en 1978.

En relación al Artículo 5, referente a la compensación destinada al armador y que correspondía anteriormente a una cantidad no mayor de 210 millones de francos oro. El Proyecto de enmiendas lo -

(51) - OpCit. Convenio del Fondo, de 1971. Artículo 4

suprime, es decir, el efecto que yo podría enunciar como "roll-back", - que consiste en proporcionar una parte del fondo disponible al armador, a fin de mitigar su pérdida, queda sin efecto. Esto se conduce al siguiente análisis. (52)

Como ya había mencionado en el capítulo anterior, el límite de responsabilidad de que se beneficia el armador bajo el OLC/69 es de 15 millones de dólares U.S., en abril de 1984, de conformidad con el Artículo 5, párrafo 1 y aunado a la compensación prevista por el Fondo en su Artículo 5, párrafo 1 b), que es de 15 millones de dólares, suman una cantidad total de 30 millones de dólares.

Por su parte el Convenio del Fondo dispone de un monto de indemnización para las víctimas de 48 millones de dólares, lo cual nos da una relación entre ambos convenios de 1.5 a 1. En base al criterio de la Asamblea del Fondo la cantidad del Convenio de 1971, puede ampliarse a 64 millones de dólares, alterándose la proporción a 2 a 1, lo cual parece equitativo. Sin embargo, con la enmienda propuesta se eliminará en el Convenio del Fondo la disposición relativa a compensar al armador, en adelante él sólo gozará del derecho de limitar su responsabilidad a una suma de 15 millones de dólares, lo cual da una proporción de 4 a 1.

Por lo que valdría la pena de considerar esta modificación, ya que uno de los objetivos del Fondo es compensar en parte al armador de sus pérdidas. En este sentido hay que tener en mente cual es la decisión a la que se llegó en la Conferencia Diplomática, a fin de determinar las repercusiones para el Esquema de la OMI.

Otra importante modificación al Convenio del Fondo es lo relativo al sistema de contribuciones, como se recordara éste establecía dos tipos de contribuciones: anuales e iniciales.

Las anuales serán pagadas por las personas que reciban hidrocarburos en el territorio de un Estado Contratante, esta obligación tiene lugar si la recepción es por cantidades mayores a 150,000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución, en el año calendario que se tome como base para la contribución.

(52)-Proyecto de Protocolo de 1984, al Convenio sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por daños por hidrocarburos, de 1971.

Las iniciales son calculadas sobre la base de una cantidad fija per tonelada sujeta a contribución. Estas contribuciones, de acuerdo a las enmiendas propuestas quedarán eliminadas.

Esto último podría dar lugar a pensar que la cantidad erogada por los Estados Contratantes disminuirá, no obstante conviene tener en mente que la cantidad fijada por tonelada para las contribuciones anuales podría ser incrementada.

También es posible que en la Conferencia Diplomática se decidiera mantener a las contribuciones iniciales, por lo que habría que considerar si éstas deberían ser satisfechas únicamente por los Estados que no hubieren ya pagado contribuciones, en virtud del Convenio del Fondo, de 1971. En tal caso, también sería conveniente estudiar la cuestión de que si la cantidad pagadera respecto de cada tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución debería ser expresamente estipulada en el Protocolo.

En lo que se refiere al pago de intereses por adeudo de contribuciones, las enmiendas disponen que toda contribución atrasada será recargada con un interés, cuyo porcentaje será establecido de conformidad con el Reglamento interno del Fondo, pudiéndose en algunos casos fijarse diferentes tasas de interés. Esto es importante, toda vez que se aumentará la liquidez monetaria para hacer frente a los accidentes. (53)

También se dispone que cuando un Estado Contratante no cumpla con la obligación de transmitir al Director del Fondo, las personas responsables y la cantidad de hidrocarburos recibidos, estará sujeto al pago de una indemnización al Fondo. (54)

Esta nueva disposición exige un mayor control, en cuanto al manejo de hidrocarburos por parte de los Estados Contratantes, lo cual conduce a un cumplimiento más efectivo del Convenio.

Las enmiendas propuestas hasta aquí pretenden dar al Esquema de

(53)-Ibidem. Artículo 13, párrafo 1.

(54)-Ibidem. párrafo 4.

la ONI un nuevo enfoque, el cual está encaminado a lograr una mayor adaptabilidad de las necesidades de países que se ven afectados --- por derrames de hidrocarburos.

Ahora me gustaría exponer de manera general, cual es la legislación mexicana existente en materia de prevención y control de la -- contaminación marina por hidrocarburos.

3.- Legislación Mexicana en materia de Contaminación Marina .

El importante desarrollo de la marina mercante mundial en los últimos años, representa sustanciales beneficios para el comercio -- exterior de los pueblos, sin embargo, esas ventajas han traído aparejados problemas de diversa índole. Uno de los más importantes por su significación económica y social, es la contaminación del medio marino.

Ante esta situación, por un lado la Comunidad Internacional ha creado órganos supranacionales que estudian y legislan sobre esta -- materia. Reviste sustancial importancia el Sistema de Naciones Unidas y sus organismos especializados y regionales.

Por otra parte, corresponde a los gobiernos de cada país realizar esfuerzos encaminados a limitar y controlar la contaminación del medio marino.

En el caso particular de nuestro país, existen diversas dependencias que por sus atribuciones tienen relación con esa tarea, de ahí el interés de presentar de manera clara y resumida, los aspectos más sobresalientes de esta actividad.

En México los instrumentos legales del Gobierno Federal que delimitan responsabilidades y atribuciones en lo referente a la contaminación marina están jerarquizados y son los siguientes: Sin embargo, antes de empezar me gustaría dejar asentado que este tema bien po

dría ser la fuente de estudios más profundos, los cuales seguramente serían abordados por especialistas en Derecho. En tales circunstancias sería del todo conveniente, no perder de vista este comentario, a fin de no pretender que la siguiente exposición sea un tratado de la legislación mexicana sobre contaminación marina.

En primer lugar está nuestra Carta Magna, la Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos, de 1917. En su artículo 73, fracción 13, dice que el Congreso tiene la facultad para establecer leyes que puedan declarar buenas o malas las presas de mar y tierra y para expedir las leyes sobre el Derecho Marítimo de paz y guerra. (55)

En este mismo Artículo, fracción 17, se manifiesta que el Congreso dictará leyes sobre las vías generales de comunicación; sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción nacional.

Por su parte el Artículo 133 es de especial importancia, toda vez que establece que las leyes del Congreso de la Unión y todos los tratados internacionales debidamente aprobados por el Senado, serán considerados como Ley Suprema de la Nación. (56)

No está por demás señalar la importancia del Artículo 32 para el transporte marítimo, ya que en él se establece el requisito de la nacionalidad mexicana por nacimiento, para todo aquel que pretenda prestar sus servicios en la Marina Mercante Nacional.

Volviendo un poco al Artículo 73, encontramos que en la fracción 10, el Congreso está facultado para legislar en toda la República sobre diversos aspectos, en donde destacan los hidrocarburos, lo cual origina la Ley del Petróleo, con relación al Artículo 27 y a esta fracción.

Otro instrumento importante lo es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, esta Ley se ocupa de regular la parte administrativa, operativa y mercantil del transporte marítimo, además constituye en su

(55)- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 73.

(56)- Ibidem, Artículo 133.

damento jurídico de las autoridades marítimas, así como también el marco jurídico sujeto al cual deben desenvolverse las actividades del transporte marítimo. Por lo que a continuación se hace un extracto de las principales disposiciones que deben de ser tomadas en cuenta, en particular por los capitanes y oficiales de la Marina Mercante.

En el Artículo 1 se dispone que serán objeto de la misma la navegación marítima y actividades conexas; las empresas navieras; los buques; los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

El Artículo 3 establece que la navegación en los mares territoriales de la República, es libre en los términos del derecho y de los tratados internacionales. Por lo que las naves que transiten en aguas mexicanas, por ese hecho quedan sujetas a las leyes y reglamentos mexicanos.

Por su parte, el Artículo 9 dice que para efectos de esta Ley son bienes del dominio marítimo y en consecuencia propiedad de México el mar territorial y las aguas marítimas interiores; la plataforma continental; los socales submarinos de las islas, cayos y arrecifes adyacentes de los puertos, lagunas, lagos y esteros; los ríos navegables; las playas; bahías; radas; ensenadas; los diques; muelles; instalaciones portuarias, entre otras.

Lo anterior nos da una idea de las zonas que pudieran quedar afectadas por un derrame de hidrocarburos.

En cuanto al Artículo 14 B, expresa que los servicios marítimos que auxilian y protegen las vidas humanas contra contingencias adversas en la aventura de mar, son; la inspección de botes, balsas y chalecos salvavidas; señales de socorro y salvamento de buques; radiotelegrafía y radiotelefonía; de meteorología; de alumbrado; de detección de incendios; de sanidad a bordo y aquellos a los que la ley y los tratados internacionales debidamente ratificados por México, les confieran tal carácter.

El Artículo 14 C, establece cuales son los servicios marítimos que preservarán los bienes de contingencias adversas a la aventura de mar:

- El servicio de aseguramiento de la carga, que consiste en la revisión del plan de estiba de un buque.
- El servicio de embalaje, marcas y etiquetas en el transporte de -- mercancías peligrosas, en éste los documentos de embarque deberán acompañarse de un certificado expedido por la autoridad marítima, en el que conste que el cargamento está embalado y marcado en forma adecuada por el expedidor.

En este sentido, cabe sancionar que la OMI ha creado un Código Internacional de Mercancías Peligrosas, que es un mecanismo que universaliza los procedimientos para el transporte de sustancias peligrosas, mismo que actualmente está siendo instrumentado en nuestro país e incluso algunas compañías navieras como Transportación Marítima Mexicana ya lo utilizan parcialmente.

Los artículos 14 D y 14 E, se refieren a los servicios portuarios en donde destacan las inspecciones de cubiertas; de máquinas; de arcos; de equipo, cadenas e implementos del buque, los cuales influyen directamente en la navegación y tráfico de las embarcaciones, entre otras.

No sólo los buques están sujetos a inspección, sino también, las instalaciones portuarias con todos sus accesorios, éstas tienen como fin revisar todo aquello que pueda influir directamente o indirectamente en la navegación. (57)

También en este apartado podemos citar a la Ley de Vías Generales de Comunicación. Esta aún cuando ha sido derogada por la comentada, sigue siendo de aplicación supletoria para los problemas que en la práctica se presentan en el campo del transporte marítimo de mercancías, toda vez que sólo se derogan aquellas disposiciones que se

Openen en sentido estricto a lo dispuesto por la nueva Ley de Navegación.

Algo muy importantes de la Ley de Vías Generales es el otorgamiento de la competencia a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, en lo relativo a la inspección tanto técnica como administrativa de las vías generales de comunicación y de los medios de transporte. (98)

En virtud de lo anterior, el Artículo 169 establece que esa Secretaría ejercerá su actividad en materia de comunicaciones por agua, en el mar territorial; playas; zonas federales marítimas y puertos; ríos; lagos; lagunas; abordo de embarcaciones que no sean de guerra, en los términos del Derecho y de los tratados debidamente ratificados, por nuestro país.

Por su parte, el Artículo 231, expresa que están sujetos al requisito de inspección las embarcaciones de nacionalidad mexicana; las embarcaciones extranjeras que se encuentren fletadas por personas mexicanas y que se utilicen para navegar en puertos nacionales y extranjeros; los astilleros; diques; varaderos; muelles; almacenes, entre otros.

Otro instrumento jurídico nacional que puede citar es el Reglamento General de la Policía de los Puertos. En su Artículo 28, párrafo 2 dispone que es una infracción al Reglamento el arrojar al agua o a los muelles intencionalmente líquidos infestados; petróleo crudo; combustibles derivados o cualquier otra sustancia que pueda causar perjuicios al puerto, así como a su salubridad y a las especies marinas.

También se encuentra el Reglamento de Operación de los Puertos de Administración Estatal, que en su artículo 87 manifiesta que conforme a lo establecido en los convenios internacionales sobre contaminación de las aguas, a todos los buques atracados en los muelles

o fondeaderos, les queda prohibido achicar sentinas, lavar tanques -- combustibles o doblefondo y arrojar las aguas negras u otras sustancias contaminantes en el puerto.

Es de señalarse que, la inspección de los buques y de los certificados que amparan el estado de las embarcaciones, constituyen elementos importantísimos para prevenir la seguridad de los barcos y evitar en lo posible accidentes que tengan como consecuencia derrames de hidrocarburos que afecten el medio marino.

En relación a lo anterior, en México se cuenta con el Reglamento del Servicio de Inspección Naval de Cubierta, en el que se establece que las embarcaciones mexicanas, con excepción de las pertenecientes a la Armada Nacional, estarán sujetas al requisito de inspección y reconocimiento en sus cascos; cubiertas; máquinas; mamparos; equipos; arboladura; alojamientos y pertrechos, a fin de que puedan dedicarse a la navegación.

Las embarcaciones extranjeras también estarán sujetas igualmente al requisito de inspección.

Como hemos podido darnos cuenta, la legislación mexicana que -- contempla los asuntos relativos a la prevención y control de la contaminación marina es muy breve y general, además de que se encuentra dispersa en varias leyes.

Aunado a lo anterior, las disposiciones plasmadas en los diferentes instrumentos, requieren para su aplicación, de un amplio criterio basado en la experiencia práctica, que les pueda otorgar el enfoque correcto y esté encaminado a reglamentar eficazmente el problema.

Esto, en nuestro país no se ha logrado y no porque no se tenga la capacidad, sino más bien por conveniencias políticas y económicas, las cuales no me detendré a aclarar, ya que no es la finalidad de esta tesis .

Sin embargo, lo que sí me gustaría expresar es que soy de la o-

pinión de la gravedad del problema, no puede ser solucionado a través de disposiciones generales, por el contrario hacen falta normas específicas y enérgicas.

Por ello considero conveniente exponer brevemente, la legislación internacional vigente para nuestro país, toda vez que si recordamos el contenido del Artículo 133 Constitucional, éste otorga el rango de Ley nacional a los convenios internacionales debidamente ratificados por México, comprenderemos que estamos obligados a dar pleno cumplimiento a esos instrumentos jurídicos internacionales.

Como menciona en el primer capítulo, la primera medida importante para contener a nivel internacional la contaminación por hidrocarburos fue tomada en 1954, por medio de una Conferencia celebrada en la ciudad de Londres, la cual adoptó el Convenio OILPOL de 1954, del cual México es Parte Contratante, a partir del 10 de mayo de 1956.

Su objetivo era la protección de las aguas del mar contra el peligro de la contaminación por hidrocarburos, lo que se logró prescribiendo ciertas zonas prohibidas que se extendían hasta 50 millas marinas por lo menos de la tierra más próxima, dentro de las cuales, no se permitía la descarga de hidrocarburos o de alguna mezcla que los contenga. (59)

Además de esta disposición se estableció la creación de instalaciones de recepción de residuos y mezclas de hidrocarburos; la necesidad de contar con un libre registro de hidrocarburos, cada vez que se realicen las operaciones de carga y descarga; trasvase de cargamento de hidrocarburos; lastreado de los buques de carga; limpieza de tanques de carga; descarga de lastres sucios; descarga de los tanques de decantación; evacuación de residuos; descarga de sentinas en el mar que se hayan acumulado en los espacios de máquinas durante la estadía en puertos, entre otros. (60)

(59)-Opcit. OILPOL/54. Artículo 3.

(60)-Ibidem. Artículo 9 .

Otra disposición importante es la exigencia de certificados que garanticen la seguridad de la nave.

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 y su Protocolo de 1978 (SOLAS/74/PROT/78), constituye un pilar dentro de la legislación internacional marítima, ya que como su nombre jurídico lo indica tiene como finalidad proteger la vida humana y mediante él se incorporan la práctica los adelantos tecnológicos en beneficio de una mayor seguridad en la navegación y de los bienes que se transportan, así como de las propias embarcaciones.

Para lograr ese objetivo, el articulado de este Convenio establece disposiciones relativas a: construcción; compartimentado; instalación; máquinas e instalaciones eléctricas; prevención y detección de incendios; salvamento; radiotelegrafía; radiotelefonía; seguridad en la navegación; transporte de granos; transporte de mercancías peligrosas; buques nucleares; y certificados. México lo ratificó el 23 de marzo de 1977.

Por su parte el Convenio relativo a la Intervención en alta mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, de 1969, tal y como fue modificado por el Protocolo de 1973, México lo ratificó el 10 de febrero de 1976, tiene gran importancia.

Este Convenio establece el marco jurídico, a través del cual los Estados Parte de él podrán tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave o inminente contra sus litorales o intereses conexos, debido a la amenaza de contaminación o a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, resultante de un accidente marítimo u otros actos relacionados con ese accidente, o los que sean razonablemente atribuibles como consecuencias desastrosas de gran magnitud. (61)

Aunque no somos Parte Contratante del Convenio Internacional -

(61)-Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, de 1969. Artículo 1 .

para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL/73/PROT/78), si me gustaría referirme brevemente a él, dada su importancia a nivel mundial.

Este instrumento consta de 20 artículos, a través de los cuales se especifica el ámbito de aplicación; transgresiones; información; -- certificaciones y reglas especiales sobre inspección de buques; instalaciones de recepción y servicios de recepción.

Tiene dos protocolos, uno sobre las disposiciones para formular informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y otro sobre arbitraje.

Esta constituido por cinco anexos, dos de los cuales son obligatorios.

El anexo I se refiere a las reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, contiene tres apéndices, entre los que se encuentran el certificado internacional para la prevención de la contaminación por hidrocarburos y el libro registro de hidrocarburos.

El Anexo II, contiene las reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, con cinco apéndices, en donde figuran el certificado internacional para prevenir la contaminación por sustancias nocivas y el libro registro de carga.

En cuanto al Anexo III, contiene las regulaciones encaminadas a prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por la vía marítima en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna.

En relación al Anexo IV, éste dispone las normas para prevenir la contaminación por aguas sucias de los buques, con un apéndice que contiene el certificado internacional para prevenir la contaminación por aguas sucias.

Finalmente el Anexo 5 contempla las disposiciones para prevenir la contaminación por las basuras de buques.

Es de señalar que el Anexo I fue enmendado en el 20º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino, de la OMI en septiembre de 1984 y las enmiendas entrarán en vigor el primero de enero de 1986.

También se tienen noticias de que están en proceso de enmendarse los anexos II: III: IV y V.

Este Convenio, en nuestro país es el centro de discusiones, toda vez que hemos podido percatarnos de que es muy completo y tiende a derogar a algunos existentes, entre los que se encuentran el OILPOL. Sin embargo, sus disposiciones son un poco difícil de cumplir, ya que requiere de condiciones demasiado caras, como son las instalaciones de recepción y la adecuación de buques existentes.

En nuestro país se han celebrado importantes debates entre las secretarías de Estado involucradas y seminarios para su aplicación, en los cuales he tenido la fortuna de participar y todo nos conduce a pensar en su pronta ratificación. (62)

Ya que estoy exponiendo en esta investigación el Sistema de Seguros Intergubernamental de la OMI, el cual dicho sea de paso, es - lo más novedoso en cuanto a legislación internacional en materia de indemnización y compensación por daños por hidrocarburos y del cual me atrevo a expresar, que en poco tiempo se convertirá en el centro de la atención y discusión, no sólo en México, sino en todo el mundo. Considero que sería injusto si no abordara, aunque de forma breve el tema de seguros, ya que a través de ellos y su experiencia es como se ha instrumentado un sistema de seguros como el que nos ocupa.

Cuando se habla de seguro marítimo, inmediatamente acude a nues

(62)- El 12 de junio de 1985 fue celebrada una Reunión intersecretarial en la Secretaría de Relaciones Exteriores, con la participación de diversas secretarías de Estado, entre las que se encuentran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Marina. Así como la Empresa PEMEX. En donde se acordó la ratificación del Convenio MARPOL/73/78. en fechas próximas.

tra mente el nombre de Edward Lloyd, quien fue el fundador de la Compañía de Seguros Lloyd's de Londres, que actualmente es una de las empresas más importantes y prestigiadas en el mundo, sobre la materia.- En fin, esta es una simple referencia, pero a continuación mencionaré los principales tipos de seguros.

El Seguro de Carga, consiste en el riesgo que corre el dueño de la carga, desde el momento en que ésta es entregada al consignatario o destinatario.

En este tipo de seguro, la relación con el naviero y con el buque es meramente incidental, ya que de presentarse un siniestro, los aseguradores podrán presentar su demanda contra la compañía naviera, la cual buscará reducir su responsabilidad, alegando entre otras causas las excepciones que disponen las Reglas de "la Haya", relativas a la responsabilidad que tienen los arrendadores, derivadas del contrato de transporte marítimo documentado a través del conocimiento de embarque.

El Convenio a que se hace referencia data de 1924 y prevé entre sus principales excepciones la "falta náutica" o error en la navegación; los "actos de dios" o de fuerza mayor; las huelgas, entre otras.

Además existen unas disposiciones internacionales en vigor conocidas como las Reglas de York y Amberes, que reglamentan la avaría gruesa y la echazón, que son circunstancias en las que todo miembro de una aventura marítima está obligado a participar para salvar al buque o bien la vida humana.

El Seguro de Casco, es una institución a todo tipo de transporte marítimo y consiste en el seguro que garantiza el riesgo que corre la nave propiamente, cubre un porcentaje muy pequeño del daño que pudiera sufrir la carga por colisión o abordaje y cubre ampliamente los daños que se puedan ocasionar a terceros por las mismas razones.

El desarrollo de la tecnología aplicada a la navegación, ha he-

cho que ésta se vuelva cada día más segura, pero al mismo tiempo ha incrementado el valor de los buques, por lo que actualmente es casi imposible que una persona por sí sola se suscriba a este tipo de seguros, de ahí que se recurra a los clubes P and I.

El Seguro por Contaminación, este tipo de seguro es muy importante y en especial para esta investigación. Las circunstancias reales han provocado que en el transporte de petróleo no se apliquen las -- grevesiones del transporte marítimo común y corriente, sino que se -- greven los desastres que puedan ocasionar grandes derrames de hidrocarburos y sus nocivos resultados para el medio ambiente marino.

Las circunstancias a las que se referi en el párrafo anterior son que en el transporte marítimo de petróleo, el producto puede ser de una compañía, el buque de otra compañía y la empresa petrolera --- mas de otra distinta, es de señalar que éste es lo común en el mercado internacional.

Otra circunstancia, puede ser que el producto y el buque pertenecan a una compañía y la empresa petrolera a otra distinta.

Finalmente, tenemos el caso en el cual la compañía vendedora de petróleo es al mismo tiempo la propietaria del buque y del producto. Un ejemplo de este es la Empresa Petróleos Mexicanos (PEMEX), de nuestro país, que es la principal compañía naviera de México transportadora de hidrocarburos.

Por ello PEMEX debe de contar con un seguro de casco de cobertura amplia para cada buque de su flota, que la proteja de los riesgos de la aventura de mar.

Para cubrir esos riesgos, incluyéndose el de la contaminación, se han seguido dos tendencias a las cuales se he referido a lo largo de la exposición, es decir la regulación internacional a través del Acuerdo de la OMI o bien por medio de los acuerdos voluntarios de la industria privada.

Esta última tendencia es la que ha seguido PEMEX, afirmando que es la más amplia, clara y precisa, además de ser reconocida por el -- "Coast Guard" de los Estados Unidos, en donde se encuentran las principales rutas de navegación de esa empresa.

Conclusiones.

Como observamos en este capítulo, el Comité Jurídico de la OMI recogiendo la inquietud de los países ha estudiado los límites de responsabilidad del armador y los límites de indemnización por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, para ello ha preparado proyectos de enmiendas encaminadas a revisar el Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969 y el Convenio del Fondo, de 1971.

La revisión se dividió en tres categorías: alcance de los convenios; límites de responsabilidad y procedimientos de enmiendas.

En relación a lo anterior se consideraron las siguientes modificaciones: definición de buque, en donde se incluyeron a los buques en viaje de lastre, buques de carga combinada y algo muy importante las plataformas marinas.

Así también, se pretende considerar a los hidrocarburos del tipo no-persistentes.

Ampliación del ámbito geográfico hasta la Zona Económica Exclusiva y actualización de los montos de compensación e indemnización.

Sistema de cálculo de las contribuciones pagaderas al Fondo, por recepción de hidrocarburos, entre otras modificaciones.

Lo anterior, con la finalidad de encontrar los mecanismos que perfeccionen la estructura y funcionamiento del Esquema de la OMI, a fin de adecuarlos a los requerimientos generales de los Estados que forman parte de ambos, o que como el caso de nuestro país se encuentran estudiando la posibilidad de ratificar ambos instrumentos jurídicos internacionales.

Es de señalar que para mayo de 1985 el estado jurídico del --- Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969, contaba con 55 ratificaciones y el Convenio del Fondo, de 1971, con 31 ratificaciones. (63)

(63)-Nómina de Convenios Internacionales Marítimos de 1985. Dirección General de Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Sobre los proyectos de protocolo se puede concluir, que representan el esfuerzo de la Comunidad Internacional por proteger el medio ambiente marino, en particular la Zona Económica Exclusiva y por asegurar la justa indemnización a los afectados por siniestros marítimos.

Esto último es de singular importancia, toda vez que al aumentar el monto de indemnización, en consecuencia también aumentarían las aportaciones al Fondo. Sin embargo, es necesario realizar los cálculos para conocer las consecuencias del aumento, por ello sería aconsejable que la Empresa PEMEX, principal empresa transportadora de hidrocarburos en nuestros litorales, determine si la aplicación del sistema propuesto por la OMI representa un costo superior al sistema de seguros con que cuentan actualmente.

Sobre el particular, es importante señalar que PEMEX ha mantenido una posición reservada respecto de los convenios, en especial al Convenio del Fondo, quizás se deba a su vinculación con los hidrocarburos, ya que esa compañía llevaría el grueso de las contribuciones.

Cabe mencionar que también ha mantenido una posición especulativa respecto del Convenio MARPOL/73/78. Sin embargo, no sería justo de mi parte no mencionar que en el caso de este Convenio, a PEMEX le costaría la cantidad de 7 mil millones de pesos para adecuar su flota menor y mayor, para dar debido cumplimiento a esta Convención, además de un gasto adicional para las instalaciones de recepción de buques de hidrocarburos, que representa del orden de 6 mil millones de pesos.

Parece que el panorama es poco halagador, no obstante debe recordarse que el Gobierno Mexicano ha mantenido una posición clara y definida con respecto a la preocupación de los problemas de contaminación marina y de las medidas para prevenirlas. Bástenos recordar que somos signatarios de los convenios OILPOL/54: INTERVENTION/6y DUMPING/72, entre otros.

Sin duda el Esquema de la OMI representa ventajas y desventajas para nuestro país, quizás aún más si consideramos a los proyectos de enmiendas, pero no debe perderse de vista que todas las convenciones internacionales de las que formamos parte han representado la misma disyuntiva.

Ante tales circunstancias, independientemente de la adhesión al Sistema de Seguros de la OMI, es el momento adecuado para estudiar el establecimiento de medidas legislativas, que permitan exigir a las embarcaciones de pabellón nacional y extranjera, la garantía de que en el supuesto de un accidente cuya consecuencia sea la contaminación del medio marino, pueda cubrir los daños causados o bien los gastos que se originan de prevenirla y controlarla.

Lo anterior lo expreso basado en la exposición de nuestra legislación mexicana sobre la materia, la cual resulta inoperante si la comparamos con los continuos avances tecnológicos del transporte marítimo internacional.

Tal vez resultaría válido y seguro seguir un sistema similar al de los Estados Unidos, que han creado a través de su Congreso una serie de instrumentos legales, como los son: la Ley de Navegación, la cual es conocida en el ámbito marítimo como "Shipping Act" y el Super-fondo o "Super-fund", que no son otra cosa que medidas unilaterales de carácter restrictivas encaminadas a proteger a este país contra cualquier contingencia y recuperar sus pérdidas de los infractores.

El lo que se refiere al Super-fondo, tiene como propósito eliminar la incertidumbre respecto de la responsabilidad del naviero o del Estado del pabellón del buque, cuando un accidente ocurra en aguas jurisdiccionales norteamericanas.

El Super-fondo, como los sistemas de seguros expuestos anteriormente, impone responsabilidad al naviero y los reclamantes deben dirigirse a él en primera instancia, hasta que se agoten los recursos disponibles.

Este sistema de los Estados Unidos tiene la peculiaridad de operar con límites de "cielo abierto", como se dice en el ambiente de seguros y que consiste en que cualquiera que sea el daño, él le absorbe y para operar necesita un fondo de 200 millones de dólares U.S.

Los Estados Unidos han adoptado unilateralmente, vía legislación la obligación de utilizar el Super-fondo, en los buques-tanque que navegan por sus aguas, con la excepción de que se pueda negociar con las autoridades norteamericanas el reconocimiento de un seguro que cubra exactamente los mismos límites previstos por el Super-fondo.

La diferencia entre poder establecer este tipo de medidas unilaterales, radica principalmente en el poder económico y como es natural entre México y los Estados Unidos existe una diferencia infinita, por lo que se debe buscar otra respuesta o salida y quizá ésta sea la accesoión al Sistema de ONI.

CAPITULO IV.

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACION POR DAÑOS CAUSADOS POR EL TRANSPORTE DE CIERTAS SUSTANCIAS POTENCIALMENTE PELIGROSAS POR MAR, DE 1964. - (CONFERENCIA DIPLOMATICA).

I.- Resultados de la Conferencia Diplomática.

2.- El caso de México.

Conclusiones.

IV.- CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACION POR DAÑOS CAUSADOS POR EL TRANSPORTE DE CIERTAS SUSTANCIAS POTENCIALMENTE PELIGROSAS POR MAR, DE 1984. (CONFERENCIA DIPLOMATICA) .

1.- Resultados de la Conferencia Diplomática.

De conformidad con el Artículo 3 b) del Convenio Constitutivo de la OMI, el Consejo de la Organización, con la aprobación de la 18ª Sesión de la Asamblea General, celebrada en noviembre de 1983, decidió convocar una Conferencia Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización por Daños causados por el Transporte de ciertas Sustancias Potencialmente Peligrosas por Mar. (64)

El objeto de la Conferencia fue examinar la posible adopción de un instrumento convencional relativo a las cuestiones de responsabilidad e indemnización por daños ocasionados por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y la adopción de dos protocolos destinados a revisar el Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969 y al Convenio del Fondo, de 1971.

La Conferencia fue celebrada en la Sede de la OMI, en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, del 30 de abril al 25 de mayo de 1984. En esta ocasión participaron representantes de 69 Estados, entre los que destaca mencionar por sus intervenciones: Canadá; Estados Unidos; Francia; Noruega; Países Bajos; Reino Unido; Japón; la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, entre otras. (65)

(64)- Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional Artículo 3 b) - "Preparará proyectos de convenios, acuerdos y otros instrumentos, recomendará éstos a los Gobiernos y a las organizaciones intergubernamentales y convocará a las conferencias que estime necesarias."

(65)- International Conference. Draft Final Act of Conference on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Certain Substances by Sea, 1984. Doc. IMO/CONF.6/DC/3.

Asimismo, participaron en la Conferencia representantes de los diversos organismos del Sistema de Naciones Unidas, entre los que se pueden mencionar: La Comisión Económica para Europa (CEPE) y la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Asistieron representantes de diferentes organizaciones gubernamentales y no-gubernamentales, entre las que se encuentran: La Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE); el Fondo Internacional de Indemnización por Daños causados por Hidrocarburos (IOPC - FUND); La Cámara Naviera Internacional (ICS); Unión Internacional de Seguros del Transporte (IUNI); Comité Marítimo Internacional (CMI); Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR); Asociación Internacional de Propietarios de Buques-tanque (INTERTANKO); Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Fund I); Federación Internacional de Propietarios de Buques-tanque (ITOPF); entre otras.

Es de señalar, que en este evento el Embajador de México en el Reino Unido de la Gran Bretaña, su Excelencia Francisco Cuevas Cosío, tuvo el honor de ser electo Presidente de la Conferencia, lo que significó una fórmula de compromiso para nuestro país en las discusiones de la Reunión.

Para los trabajos de la Conferencia, fueron constituidas dos Comisiones Plenarias. La Comisión I, examinó el Proyecto de disposiciones relativas al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización relativos al Transporte Marítimo de Sustancias nocivas y Sustancias Potencialmente Peligrosas. (HNS)

Por su parte la Comisión II, examinó los Proyectos de Protocolos relativos a la revisión de los convenios de Responsabilidad Civil, de 1969 y del Fondo, de 1971. (66)

Así también, la Conferencia Constituyó una Comisión de Redacción y una Comisión de Cláusulas finales.

(66)-Ibidem. International Conference. Organización de los trabajos.

La primera semana de labores, la Comisión I se dedicó al estudio del Convenio HNS, se trabajó arduamente sobre los temas a tratar, sin embargo, para finales de la semana quedó evidenciado el hecho de que existían problemas de fondo, que de alguna manera no habían sido tratados suficientemente por el Comité Jurídico.

Algunas delegaciones mostraron su inquietud, respecto de la suerte que correría la Conferencia si se continuaban con los esfuerzos por obtener un resultado positivo del HNS, posiblemente en detrimento de los otros dos protocolos sujetos a revisión.

Por lo que el Presidente de la Conferencia, junto con el Secretario General de la OMI, al contemplar los modestos avances logrados, tomaron una decisión trascendental, en el sentido de suspender de manera definitiva las negociaciones encaminadas a la concreción del Acuerdo. (67)

En consecuencia los recursos materiales y el tiempo de la Conferencia se consagraron íntegramente a los protocolos de los convenios del Esquema de la OMI.

Es de señalar, que las decisiones de la Conferencia sobre cuestiones de fondo se tomaron por mayoría de dos tercios de los representantes votantes, a condición que esta mayoría comprendiera la mitad de los representantes de los Estados Parte de ambos convenios (68)

Por otra parte, las cuestiones sobre procedimiento se tomaron por mayoría simple.

El procedimiento de toma de decisiones aún cuando fue tomado por muchos países como derecho de veto por parte de los Estados Contratantes, fue aceptado como una medida de compromiso.

Después de haber explicado el marco de como se desarrollaron las discusiones de la Conferencia, pasaré a exponer las principales enmiendas introducidas a ambos convenios.

(67)-Ibidem. International Conference. Committee of Whole I. Doc. -

LEG/CONF/6/C.1/SR.1 al 9.

(68)-Ibidem. Reglamento Provisional. Doc. LEG/CONF/2. Artículo 32.

En este sentido, el Protocolo de 1984, al Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969, enmendó los siguientes artículos:

El Artículo 1, sufrió los siguientes cambios:

Se sustituye el párrafo 1 por: "buque: toda nave apta para la -- navegación marítima o todo artefacto flotante en el mar, del tipo -- que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan -- transportar los hidrocarburos y otras cargas, sea considerado como -- tal sólo cuando esté transportando efectivamente los hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte, a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel, objeto de dicho transporte." (69)

Esto supone que ahora se considerarán a los buques en viaje de lastre, con lo cual se llena otro de los vacíos a los que se referi en la parte final del capítulo dos.

En el párrafo 5 se hicieron algunas modificaciones, pero sólo de redacción, toda vez que en la definición de "hidrocarburos", no fueron incluidos los del tipo no-persistentes, que proponía el Proyecto de Protocolo al Convenio OLC/69.(70)

En relación al párrafo 6, relativo a "daños" hubo el siguiente cambio: "daños": "pérdidas o daños fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas desde ese buque, donde quiera que se produzcan tales fugas o descargas. Si bien la indemnización por el deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse." (71)

En el Artículo 2 se introdujo un cambio significativo, toda vez que el ámbito de aplicación se extiende a los daños ocasionados en el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial y en la Zona Económica Exclusiva; y/o las medidas preventivas para reducir ese daño.(72)

(69)- Ibidem. Drafting Committee. Doc. LEG/CONF.6/DC/WP.1. pp.3.

(70)- Ibidem. Doc. LEG/CONF.6/DC/WP.1. add. 3. pp. 4

(71)- Ibidem. pp. 6

(72)- Ibidem. pp. 9

En cuanto al Artículo 3, se suprimió el párrafo 2 c), relativo a la negligencia o una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de ayudas a la navegación.(73)

En este mismo Artículo se sustituyó el párrafo 4 por un nuevo texto, que se refiere a que no se podrán promover reclamaciones por daños que causen contaminación, a empleados, tripulantes, personas que realizan operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o de las autoridades públicas y a ninguna persona que tome medidas preventivas, a menos que los daños sean consecuencia de una acción u omisión de tales personas.(74)

Uno de los más significativos cambios lo constituyó el Artículo 5, que quedó como continuación se expresa:

1.-"El propietario del buque tendrá derecho a limitar su responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso a una cuantía total que se calculará del modo siguiente:

a).- 3 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5,000 unidades de arqueo.

b).- para buques cuyo arqueo exceda el arriba citado, por cada unidad de arqueo adicional se sumaran 420 unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a);

Si bien la cantidad total no excederá en ningún caso de 59.7 millones de unidades de cuenta."(75)

En este mismo Artículo se sustituye la unidad de cuenta, en el párrafo 9, de ahora en adelante será tomado para los cálculos el Derecho Especial de Giro (DEG), tal y como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional (FMI).

Las cuantías serán convertidas en moneda nacional, utilizándose

(74)- Ibidem. Dec. L83/CONF.6/DC/SP.1.

(75)- Ibidem. Dec. L83/CONF/C.2/add.2

como base el valor de la moneda en relación con el DEG, en la fecha de constitución del fondo. El valor de una moneda nacional de un -- Estado Contratante del FMI, se calculará por el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el FMI a sus operaciones y transacciones.

Cuando un Estado Miembro del Convenio GLC/69 no sea Parte Contratante del FMI, las cuantías se calcularán por el modo que determine ese Estado. Cuando la legislación de ese Estado no permita la conversión, al momento de la ratificación se deberá aclarar que la unidad a la que se hace referencia será igual a 15 francos oro. (76)

En relación al párrafo de este artículo, el Protocolo dispone que el arqueo será calculado de conformidad con las disposiciones de medición que establece el Convenio TONNAGE/69.

El Artículo 7, párrafo 2 es sustituido por un nuevo texto, que establece que a cada buque le será expedido un certificado que atestigüe que, el seguro o garantía financiera tiene plena vigencia, de conformidad con lo dispuesto por el Protocolo. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Contratante, se extenderá el certificado o se refrendará por la autoridad competente de -- otro Estado Contratante. (77)

A continuación del Artículo 12 del Convenio GLC/69, se intercalan dos nuevos artículos.

"Artículo 12 bis" "Disposiciones transitorias".

"Las disposiciones transitorias siguientes serán aplicadas en el caso de que un Estado, que en el momento en que se produzca un cese sea Parte en el presente Convenio y en el Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969:

a).- cuando de un suceso se deriven daños ocasionados por contaminación que queden comprendidos en el ámbito del presente Convenio,

(76)- Ibidem. Doc. LEG/CONF/C.2/ada.1.

(77)- Ibidem.

ha de cumplirse si también se da en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969 y en la medida en que éste fije;

b).-cuando de un suceso se deriven daños por contaminación que queden comprendidos en el ámbito del presente Convenio y en el Convenio sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Daños ocasionados por Hidrocarburos, de 1971, la obligación pendiente de cumplimiento tras haber aplicado el subpárrafo a) del Presente Artículo, sólo se dará en virtud del presente Convenio en la medida en que siga habiendo daños por contaminación no indemnizables, tras haber aplicado el Convenio del Fondo, de 1971;

c).-en la aplicación del Artículo 3 del presente Convenio, la expresión "el presente Convenio" se interpretará como referencia al presente Convenio o al Convenio de Responsabilidad, de 1969, según proceda.

d).-en la aplicación del párrafo 3 del Artículo 5 del presente Convenio, la suma total del fondo que haya que constituir se reducirá en la cuantía total de la obligación pendiente de cumplimiento de conformidad con el subpárrafo a) del presente Convenio. "(78)

"Artículo 12 ter"

"Los artículos 2 al 19 del Protocolo, de 1984, correspondiente al Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969, constituirán las cláusulas finales del presente Convenio. Las referencias que en el presente Convenio se hagan a los Estados Contratantes se entenderán como referencias a los Estados Contratantes del citado Protocolo". (79)

Asimismo, se sustituyó el modelo de certificado, el cual aparece como anexo 1 de este capítulo.

De conformidad con las cláusulas del presente Convenio, el Protocolo estará abierto a la firma desde el primero de diciembre de 1984 hasta el 30 de noviembre de 1985. (80)

(78)- Ibidem. Doc. LEG/CONF.6/DC/1.

(79)- Ibidem. Comisión de cláusulas Finales. Doc. LEG/CONF.6/PC/SR.1/ANN

(80)- Ibidem.

Es importante indicar, que todo Estado Parte del Convenio del Fondo, de 1971, podrá ratificar el presente Protocolo, siempre y cuando al mismo tiempo se adhiera al Protocolo del mismo Convenio, a menos que denuncie al Convenio del Fondo, de 1971, a fin de que la denuncia surta efecto en la fecha que respecto del Estado, entre en vigor el presente Protocolo. (81)

En relación a la puesta en vigor internacional, el Protocolo — dice que se tendrá vigencia después de doce meses en que diez Estados, entre los cuales figuren seis Estados que respectivamente cuenten con no menos de un millón de toneladas de arque bruto de buques tanque, hayan depositado ante el Secretario General de la OMI, sus instrumentos de ratificación. (82)

En lo relativo a enmiendas, el Artículo 15 del Protocolo, dispone que no se examinarán enmiendas en un plazo menor a cinco años, — contados a partir de que quede abierto a la fecha el presente Protocolo, ni en un plazo inferior a cinco años a partir de la fecha de — entrada en vigor internacionalmente. Así también se se examinarán — enmiendas antes de que el presente Convenio entre en vigor. (83)

Ahora pasará a exponer las principales modificaciones introducidas al Convenio del Fondo, de 1971.

El Artículo 1 relativo a definiciones sobre: "buque"; "propietario"; "daños"; "hidrocarburos"; "medidas preventivas"; "sucesos" y "Organización", tienen el mismo significado que los confiere el Protocolo del Convenio OLC/69.

En cuanto al párrafo 4 de este Artículo, relativo a la unidad — de cuenta, es decir el BRT, es el mismo definido por el Artículo 5 — párrafo 9 del Protocolo al OLC/69.

Lo mismo sucede con el párrafo 5 relativo a la medición del — arque del buque.

(82)- Protocolo de 1984, al Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños ocasionados en el Mar por Hidrocarburos, de 1969.

Artículo 13, párrafo 1.

(82)- Ibidem, párrafo 1 a).

(83)- Ibidem, Artículo 15.

En relación al Artículo 2 del Convenio del Fondo, de 1971, queda enmendado de la siguiente forma:

"Por el presente Convenio se constituye un Fondo Internacional de Indemnización por Daños ocasionados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1984, en adelante llamado el Fondo, con los fines siguientes:

a).- Indemnizar a las víctimas de daños ocasionados por la contaminación, en la medida en que la protección establecida por el Convenio de Responsabilidad, de 1984, resulte insuficiente;

b).- Lograr los objetivos conexos estipulados por el presente Convenio." (84)

El Artículo 3 también fue sustituido por:

"El presente Convenio se aplicará exclusivamente: a)-

1)- En el territorio de un Estado Contratante incluido su mar territorial;

ii)- En la Zona Económica Exclusiva de un Estado Contratante, establecida de conformidad con el Derecho Internacional, o si un Estado no ha establecido tal Zona, en una área situada más allá del mar territorial, determinado por ese Estado de conformidad con el Derecho Internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base, a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado;

b)- Las medidas preventivas donde quiera que se tomen, para evitar o reducir tales daños". (85)

Por su parte en el Artículo 4 se introdujeron importantes enmiendas, las cuales le dan un nuevo enfoque al Convenio del Fondo -

El párrafo 4 se sustituye por:

"a)- salvo que se disponga otra cosa en los subpárrafos b) y c) la cuantía total de indemnización pagadera por el Fondo en virtud -

(84)- Opcit. Drafting Committee. Doc. LEG/CONF.6/DC/WP.2.

(85)- Ibidem. Doc. LEG/CONF.6/DC/2/add.2.

del presente Artículo estará limitada en relación a un suceso cualquiera, de modo que la suma total de dicha cuantía y la cuantía de indemnización efectivamente pagada en virtud del Convenio de Responsabilidad, de 1984, respecto de los daños ocasionados por contaminación, que queden comprendidos en el ámbito del presente Convenio, según quedan definidos en el Artículo 3, no exceda los 135 millones de unidades de cuenta;

b)- Salvo que se disponga otra cosa en el subpárrafo c), la cuantía total pagadera por el Fondo en virtud del presente Artículo respecto de daños ocasionados por contaminación resultantes de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, no excederá los 135 millones de unidades de cuenta;

c)- la máxima cuantía de indemnización que se hace referencia en los subpárrafos a) y b) será de 200 millones de unidades de cuenta, en relación con todo suceso que se produzca durante un período cualquiera en que se de la circunstancia de que:

Hay tres Partes en el Presente Convenio, respecto de las cuales la pertinente cantidad combinada de hidrocarburos sujetos a contribución, recibida por personas en los territorios de tales Partes, durante el año civil precedente, haya sido igual o superior a 600 millones de toneladas.

d)- Los intereses acumulados con respecto a un fondo constituido de conformidad con el Artículo 5, párrafo 3 del Convenio de Responsabilidad, de 1984, si los hubiere, no se tendrán en cuenta para la determinación máxima pagadera por el Fondo en virtud del presente Artículo.

e)- Las cuantías mencionadas en el presente artículo serán convertidas en moneda nacional, utilizando como base el valor que tenga la moneda de que se trate en relación con el Derecho Especial de Giro, en la fecha de decisión de la Asamblea del Fondo acerca de la primera fecha de pago de indemnización. (86)

(86)- Ibidem, Doc. E/CONF/76/9/Ann. I, pp. 2-3.

En cuanto al Artículo 5 del Convenio del Fondo, de 1971, relativo a la compensación destinada al armador, en el Protocolo de 1984 - quedó suprimida esta disposición, quizá porque al aumentar los límites de responsabilidad para el armador, tal y como lo dispone el Artículo 6 del Protocolo al Convenio CLC/69, ya se contempla una cantidad mayor que mitigará la pérdida en la que incurrió. (87)

Otra disposición que fue suprimida, es la relativa a las contribuciones iniciales, que disponía el Convenio del Fondo, de 1971, en su Artículo 11. Por lo que ahora las únicas existentes son las contribuciones anuales, las cuales serán pagadas por las personas de un Estado Contratante, que hayan recibido durante el año civil precedente, cantidades que excedan las 150,000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución. (88)

En relación al Artículo 12 del Convenio del Fondo, de 1971, se sustituyen, en el párrafo 1, subpárrafos b) y c), las palabras "quince millones de francos" por la frase "cuatro millones de unidades de - cuenta."

En el Artículo 15 se añade un nuevo párrafo, el cual dispone que cuando un Estado contratante no cumpla con la obligación de comunicar al Director de Fondo el informe sobre las personas que reciben los hidrocarburos, así como las cantidades, dicho Estado tendrá que pagar al Fondo por las pérdidas en que se incurran. (89)

Respecto de la ratificación, el Artículo 28 del Protocolo de 1984 establece que, sólo los Estados que hayan ratificado el Protocolo de 1984, al Convenio CLC/69, podrán ratificar el presente Convenio. (90)

En lo que se refiere a la entrada en vigor, el Protocolo dispone que entrará en vigor doce meses después de que por lo menos ocho

(87)- Ibidem. Doc. LEG/CONF.6/C.2/SR.13/PROV. pp13.

(88)- Ibidem. Doc. LEG/CONF.6/DC/WP.4, pp.15.

(89)- Ibidem. Doc. LEG/CONF.6/C.2/SR.18/PROV. pp.3.

(90)-Ibidem. Doc. LEG/CONF.6/C.2.2, pp.7-8.

Estados hayan depositado su ratificación y de que las personas -- que se hayan obligadas a contribuir, han recibido durante el año civil precedente, una cantidad total de por lo menos 600 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución.(91)

Es de señalar, que este Convenio no podrá entrar en vigor antes de que tenga vigencia internacional el Convenio de Responsabilidad Civil, de 1984.

En lo relativo a las enmiendas, este Protocolo dispone lo mismo que el Convenio CIG/84.

Hasta aquí he expuesto las principales enmiendas introducidas a ambos convenios, sin embargo, me gustaría aclarar que de hecho existen otras, pero éstas son en su mayoría de forma, en las cuales las modificaciones consisten en hacer referencia a las nuevas disposiciones, o bien suprimir frases relativas a algunos artículos que han dejado de existir.

2.- El caso de México.

De la exposición de las convenciones internacionales que integran el Esquema de la OMI, así como de los resultados emanados de la Conferencia Diplomática, se desprenden las siguientes consideraciones.

En relación al Convenio de Responsabilidad Civil, es de señalar se, que no existen tantas dificultades para su ratificación, como ocurre con el Convenio del Fondo, toda vez que a través del seguimiento de las discusiones en el seno del Comité Jurídico y de las reuniones en nuestro país sobre la posibilidad de adoptar este instrumento jurídico internacional, se ha llegado a la conclusión de que el principal problema radica en establecer los límites de responsabilidad para el armador en caso de un siniestro.

(91)-Ibidem. Committee on Final Clauses. Doc. LEG/CONF.6/PC/SR.1/PROV.1
pp.13-14.

En este sentido, como resultado de la Conferencia Diplomática - se han establecido límites específicos para buques de pequeñas dimensiones y para buques mayores.

Lográndose con ello en primer lugar, una clasificación de las - pérdidas para los armadores de buques cuando ocurren accidentes, éste es muy benéfico para las embarcaciones menores, ya que si hacemos -- un poco de memoria, al principio del capítulo tres exponía que una - de las principales dificultades para limitar la responsabilidad, era establecer un régimen justo para los diferentes tipos de embarcaciones.

En segundo lugar, se logró incrementar los límites de responsabilidad propuestos por el Convenio CLC/69, lo cual amplía la protección del armador. De esta manera, se proporcionó a este Convenio un - mayor equilibrio respecto de la distribución de las pérdidas.

Por lo anterior, considero que las razones que nos impedían manifestarnos en favor de este instrumento han quedado subsanadas.

En donde se presentan mayores dificultades es en el Convenio - del Fondo, ya que de conformidad a sus disposiciones se establece un sistema de contribuciones, que en principio representa un gasto económico para todo aquel Estado que desee tener el estatus de Parte - Contratante.

En este sentido, bajo el sistema de contribuciones se puede decir que existen tres tipos de países miembros del Fondo: aquellos - que pagan por sus importaciones y por su tráfico de cabotaje; los que pagan por su tráfico de cabotaje; y aquellos que no pagan nada.

Lo que debe notarse, es que dentro de los primeros la proporción originada por su tráfico de cabotaje es reducida. Ello lleva a pensar que los importadores tienen el grueso de la carga de contribuciones, mientras que los países que sólo pagan por su tráfico se encuentran en situación de privilegio, aunque no tanto como aquellos -

que no pagan nada.

Por otra parte, el Fondo de acuerdo a sus características de su formación y funcionamiento es muy útil para países que se encuentran en determinadas áreas geográficas, entre las que se encuentran el Mar del Norte; Canal Inglés; Canal de Suez y Gefe Pérsico, ya que el tráfico marítimo de los países que comprenden estas zonas es intenso y por lo tanto el índice potencial de abordajes es mayor, por lo que un siniestro que tenga como consecuencia el derramamiento de hidrocarburos, tendría repercusiones negativas en diferentes sectores, como la pesca, el turismo, la ecología, entre otros.

El caso de México es un tanto diferente, por un lado muestra si tuación geográfica en la zona del Golfo de México es estable, no ocurren temporales de importancia, y el tráfico de hidrocarburos en la contribución se realiza por medio de embarcaciones de bajo tonelaje.

Es de señalar, que se cuenta actualmente con dos ductos submarinos de 36 pulgadas de diámetro de la Zona de Campeche a Dos Bocas Tabasco y otros dos de la misma dimensión a Cayo Arcas.

En tierra firme se cuenta con oleoductos de 36 pulgadas de diámetro de Dos Bocas a Cárdenas y de Cárdenas a Pajaritos(92)

Si hacemos un poco de memoria, recordáramos que el transporte de crudo sujeto a contribución en el territorio mexicano, a partir de julio de 1963, se mueve por oleoductos, sin embargo, no así el combustible que se mueve en el litoral del Golfo de México y en el Pacífico y este producto que se transporta también de terminales propias a otras terminales también propias, si en contribución, tal y como lo señala el Artículo 10 del Convenio del Fondo, de 1971.

Las principales refinерías y muchas zonas industriales están conectadas por oleoductos, a saber: Antwerpen; Ciudad Madero; Nante

(92)-Minuta de la Reunión Intersecretarial efectuada en la Subgerencia de transportes de la Empresa PEMEX. 26 de julio de 1983.

rrey;Pajaritos;Posa Rica;Salamanca;Salina Cruz y Tula.En total ---
estos oleoductos tienen una longitud de 6,000 kilómetros.

La zona del Caribe Mexicano,incluyendo el área de la Isla Cozumel;Cancún;e Isla Mujeres,no es de gran peligro,ya que es de baja -
profundidad y como está destinada al turismo el tráfico de hidrocarburos es casi inexistente.

En lo que respecta a la costa del Pacífico,está menos comunicada por oleoductos,pero dada la ubicación de las refinerías,no parece que se transporte mucho petróleo.

Información no oficial de medios petroleros,parece confirmar que el transporte de crudo en esa zona es mínimo y sólo tiene importancia el transporte de gasolinas y éstas como es sabido no se contabilizan para efectos de contribución.

No obstante lo anterior,no debe olvidarse que México es un ---
país típicamente productor de hidrocarburos,prueba de ello es que más de el 60% de nuestras exportaciones están constituidas por petróleo,el cual es obtenido principalmente de la zona del Golfo de México y ello supone un peligro latente en esa área.

Por lo que la posibilidad de un accidente,tanto en su producción como en su transporte es alta y por lo tanto existe la necesidad imperiosa de contar con un mecanismo que nos proteja de eventuales accidentes tanto de buques de bandera mexicana como extranjera.

Para facilitar los cálculos de lo que hubiera aportado México antes de la celebración de la Conferencia Diplomática,en donde se incrementaron los límites de indemnización,presento como figura 2 de este capítulo,una tabla indicativa de las contribuciones pagadas por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución en los últimos años.

En ella se muestra que para 1982,le correspondería pagar una contribución de 316 libras esterlinas,que al cambio de 313 pesos en mg

yo de 1985, la suma a pagar sería de 90.908 pesos, y en la hipótesis de un desajuste mayor como el acaecido al buque-tanque "Antonio - Cranaky" las contribuciones serían del orden de 11,776 libras que corresponden a 3,685,888 pesos lo cual no es una cantidad excesiva si son considerados los beneficios a los que nos haríamos acreedores.

Dado que la celebración de la Conferencia Diplomática es reciente no se cuenta con los cálculos precisos sobre la cantidad de contribución que haría nuestro país en el supuesto de adherirnos al Convenio del Fondo.

Si embargo, estoy convencido de que las contribuciones, no serían tan elevadas como se piensa, toda vez que no importamos crudos; tenemos una red de oleoductos y una limitada flota tanquera destinada principalmente al tráfico de cabotaje y que mueve gran parte de gas linas, las cuales no causan contribución.

Aún cuando resultara caro, deben evaluarse los beneficios de los que gostraríamos, además debe de tenerse en cuenta que nuestro país ha mantenido una posición favorable respecto de la prevención y control de la contaminación del medio marino.

Esto último en virtud de que se protegen nuestras costas; el turismo; la pesca; el comercio exterior y a facilitar el arribo de buques mexicanos a puertos extranjeros, toda vez que ahí les son requeridos certificados de seguridad, bajo las prescripciones de diferentes convenios internacionales sobre contaminación.

Sin embargo, debido a diversas causas los argumentos más sólidos en favor de la adhesión a una Conferencia Internacional no bastan, ya que en el proceso de discusiones se mezclan factores económicos y políticos, principalmente, que determinan la decisión final.

Actualmente, el caso ejemplificativo de esto lo constituye el Convenio MARPOL/73/78.

Por ello convendría que empresas como PEMEX, hiciera los cálculos necesarios, con la finalidad de determinar si el sistema de Seg

ros de la OMI le es más conveniente, que su sistema privado, del cual se tienen noticias de que consiste en una cobertura de 300 millones de dólares U.S. en el supuesto de un accidente, además de participar en los clubes de Protección e Indemnización.

También cuenta con el personal humano y el equipo de recuperación y dispersión de hidrocarburos, además de formar parte del Plan Nacional de Contingencia para derrames de hidrocarburos, en el cual participan varias secretarías de Estado, como Comunicaciones y Transportes y Marina.

No obstante, a pesar de las discusiones realizadas en nuestro país y de los argumentos favorables, no se ha decidido adoptar al Convenio del Fondo, quizá por que se persigue una posición poco elegante, que consiste en poderse adherir al fondo sin contribuir en gran medida a él.

No duda que aún con el Protocolo de 1984, de este Convenio existen tan incongruencias, como la siguiente: se supone que los países consumidores de petróleo son principalmente aquellos que cuentan con una industria más o menos desarrollada y por lo tanto están en condiciones de pagar.

Esto libera a la mayoría de los países en desarrollo de contribución. De hecho de los 31 Estados que forman parte del Convenio del Fondo, hay doce países que hacen contribuciones importantes; nueve muy pequeños contribuyentes y los restantes gozan de los beneficios del Fondo sin aportar nada. (93)

Por lo que los casos de disgusto son varios, por ejemplo, Indonesia se encuentra molesto por ser un país en desarrollo exportador de petróleo, que hace contribuciones importantes por su transporte de cabotaje. (94)

Japón considera que lleva una carga excesiva de contribuciones,

(93)- International Oil Pollution Compensation Fund, 7th. Assembly, 1984
Doc. FUND/4.7/3, PR.23.

(94)-Ibidem. Monto de contribución 3447.1 libras esterlinas.

de hecho es el mayor contribuyente(95). Pero hay que mencionar que cuenta con una flota de buques-tanque de 1,465 naves, con un tonelaje bruto de 16,316,768 toneladas (96) y que sus barcos frecuentemente tienen siniestros, entre los que puedo citar a: "Fukutoku Maru" en 1983; "Shiota Maru", en 1982; "Shinkai Maru", en 1983; "Eiko Maru" en 1983; "Koei Maru", en 1983; entre otros(97). Por lo que considero que es uno de los Estados a quien mejor le funciona el Esquema de OMI.

Muchos otros países ven con desagrado, que países como Kuwait goce de los beneficios del Fondo sin contribuir a él.

Estoy convencido de que cualquier Convenio Internacional presenta la misma disyuntiva, toda vez que es imposible crear un instrumento perfecto que responda a las necesidades de todos los Estados, por lo que siempre nos encontraremos en la misma situación de evaluar ventajas y desventajas.

Sin embargo, me gusta ser realista y comprendo que debido a las dificultades financieras por las que atraviesa actualmente nuestro país, la adhesión al Convenio es difícil, ya que existen prioridades, como lo es la autosuficiencia en materia de educación y alimentación y los recursos existentes están dirigidos a esas áreas.

Existen algunas variantes que podrían estimular nuestra decisión respecto del Convenio del Fondo, como lo es que los Estados Unidos ratifiquen el Convenio, ya que su gran flota petrolera y su importante movimiento de hidrocarburos contribuirían a reducir el monto de aportaciones al Fondo, por parte de países como el nuestro.

(95)- IOPC FUND Report on Annual Contributions. 1984. Japón contribuye con 316,035,26 libras esterlinas. pp.10.

(96)- Ibidem. pp.23.

(97)- IOPC FUND. Report of Casualties. 1984. pp.14.

Conclusiones.

La Conferencia Diplomática tuvo dos objetivos principales que son los siguientes:

Por un lado la revisión para su adopción del Convenio HNS, el cual fue dejade de lado, toda vez que el Comité Jurídico envió a consideración un Proyecto que no estaba lo suficientemente negociado, - dejando la discusión de temas medulares en una Comisión Plenaria, - siendo que ésta sólo debería haber ultimado algunos detalles, ya que no se disponía de tiempo para debates tan largos.

Por lo que respecta a los Convenios que integran al Esquema de la OMI, la situación fue diferente. En efecto las intervenciones de los diversos Estados participantes se pueden resumir de la siguiente forma:

Por un lado los Estados como China y la Unión Soviética sustentando una posición conservadora al considerar que el actual sistema debería de mantenerse sin modificaciones, pues había demostrado su confiabilidad y que en todo caso, sólo deberían definirse con mayor precisión algunos de los conceptos básicos de estas convenciones, pero de ninguna manera crear dos nuevos.

Opuestos a esta visión del problema, se presentó una proposición extrema, apoyada fundamentalmente por los Estados Unidos y Francia, la cual indicaba un tremendo aumento a los límites de responsabilidad, incluyéndose el ámbito de aplicación, a los buques que viajan en lastre.

En este contexto los límites para el OLC deberían oscilar entre 70 y 75 millones de dólares U.S. y para el Fondo entre 225 y 259 millones de dólares.

Esta tesis fue fundamentada por algunas delegaciones, tomando como base el fenómeno inflacionario y multiplicando por cuatro los

límites existentes de ambos convenios, lo cual daría para el OLC -- 60 millones y para el Fondo 200 millones.

Una posición intermedia fue presentada por los países escandinavos y Japón, se proponían los niveles de responsabilidad entre 30 y 40 millones para el OLC y de 110 a 120 millones para el Convenio del Fondo.

Como podemos darnos cuenta las discusiones en el seno de la -- Conferencia se centraron en temas claves, en los cuales finalmente se llegó a un acuerdo. Las más significativas enmiendas fueron las relativas al ámbito de aplicación y a los límites de responsabilidad e indemnización.

Por lo que ahora las convenciones se aplicarán hasta la Zona -- Económica Exclusiva, lo cual significa la toma de consciencia de la Comunidad Internacional por proteger el mar y sus recursos.

Respecto de los límites de responsabilidad para el armador, ta bién fueron incrementados a: un límite básico de 3 millones de DEG, para buques de 5,000 toneladas de arqueo; y un límite ampliado de -- 59.7 millones de DEG para buques mayores.

En relación a los límites del Fondo, se creó un sistema de in-- demnización en dos estratos: una cobertura básica de 135 millones de DEG y una cobertura amplia con un límite de 200 millones de DEG.

Lo que hace a esta propuesta realista es el hecho de que, una -- cobertura sólo puede ser efectiva cuando el total de los países con tribuyentes reunidos en terminales de tres Estados Miembros iguales, sumen por lo menos 600 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución, de tal modo que los Estados podrían participar -- la cobertura ampliada, sólo después de que los Estados Unidos se uniera al Fondo y que se mantuviera el nivel de contribución de países como Japón, Francia, Italia y los Países Bajos.

Los resultados, me parece que reflejan la preocupación de todas las delegaciones que comparten el deseo de elaborar un régimen que

asegure la máxima compensación para las víctimas de la contaminación por hidrocarburos, lo que reditúa en un acuerdo que contenga límites de compensación sustanciales y que llame la atención de la Comunidad Internacional, a fin de lograr su pronta entrada en vigor.

Es sabido que un número considerable de países han expresado abiertamente su inconformidad por los nuevos límites establecidos, - sin embargo, paulatinamente están comprendiendo que la contaminación por hidrocarburos no podrá ser erradicada definitivamente, toda vez que es un mal crónico del transporte marítimo y por ello es necesario estar protegidos contra esa amenaza y la mejor forma es contar con un mecanismo eficaz, como el Esquema de la OMI.

En resumen, se puede decir que la Conferencia Diplomática tuvo éxito, quizá matizado por el hecho de que Japón expresó su desacuerdo a los nuevos límites, que desde su punto de vista rompían con el equilibrio entre el armador y la industria petrolera internacional.

En el caso de México, la adopción del fondo representa un gasto económico, que por lo pronto no es muy factible de realizar, sin embargo, se tiene la alternativa de que países como los Estados Unidos se integren al Fondo, con ello reduciendo la proporción de las cuotas y si el factor económico es el determinante para su ratificación, estaríamos en inmejorable posición respecto del Fondo.

ANEXO

**CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTIA FINANCIERA
RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA
DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION
POR HIDROCARBUROS**

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1984

Nombre del buque	Número de letras distintivos	Puerto de matrícula	Nombre y dirección del propietario

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1984.

Tipo de garantía.....

Duración de la garantía.....

Nombre y dirección del asegurador (o de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores)

Nombre.....

Dirección.....

Este certificado es válido hasta.....

Expedido o refrendado por el Gobierno de

(Nombre completo del Estado)

En.....
(Lugar) (Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario que expide o refrenda el certificado)

Contribuciones pagadas al Fondo.

		Total Contribuciones	Cuentas de contribución por Tonelada	Ejemplos de contribuciones pagadas basadas en las siguientes recepciones:			
				500 000 Tons.	1 000 000 Tons.	2 000 000 Tons.	10 000 000 Tons.
Contr/niciales 1979		-	EO.002064	E1 032	E2 064	E4 128	E20 640
1979 Contr/Anuales		E750 000	EO.0008455	E423	E846	E1 692	E8 455
1980 Contr/Anuales	Fondo Normal	E800 000	EO.0008441	E422	E844	E1 688	E8 441
	Reclamos Mayores	E9 200 000	EO.0117659	E5 883	E11 776 Antonio Gramsky	E23 532	E117 659
1981 Contr/Anuales		E500 000	EO.000569	E284	E569	E1 138	E5 690
1982 Contr/Anuales	Fondo Normal	E600 000	EO.0007917	E395	E791	E1 582	E7 917
	Reclamos Mayores	E260 000	EO.000316	E158	E316	E632	E3 160

CONCLUSIONES FINALES.

Los hidrocarburos son un tipo de recurso natural que debido a sus propiedades físicas y químicas, así como a su gran disponibilidad en el mundo, se han convertido en los principales energéticos -- que sirven para poner en marcha la mayoría de las industrias, tanto de países en desarrollo como de desarrollados.

Como son productos de origen mineral, no se encuentran en muchas regiones, por lo que gran parte de su producción tiene que ser distribuida en todo el mundo, aproximadamente más de la mitad de los hidrocarburos se transportan a través de la vía marítima lo cual representa un movimiento de miles de millones de toneladas anuales.

Esto supone, que sin ser un agente contaminante peligroso, su manejo en grandes cantidades lo convierten en una amenaza potencial -- que está íntimamente ligada al transporte marítimo.

El desarrollo de las industrias en el mundo ha traído como consecuencia inmediata un mayor consumo de hidrocarburos y de los medios para transportarlos, es decir, un crecimiento en la flota de buques-tanque.

Asimismo, ha aumentado el número de refinerías, que frecuentemente se encuentran cerca de las costas y de las actividades de explotación y explotación de hidrocarburos costa afuera.

Esto último supone un riesgo de contaminación y deterioro de los recursos marinos y costeros, tanto para países productores como para Estados vecinos, que pueden verse afectados por un desajuste en las zonas de producción o bien por un derrame de los buques que los transportan.

Esto constituye uno de los motivos esenciales que le dan un carácter internacional al problema de la contaminación, toda vez que se produce un conflicto de intereses entre países soberanos.

Es de señalar, que en el transporte marítimo de estos productos la experiencia indica que la mayoría de los accidentes obedecen principalmente a aspectos de seguridad marítima, ya sea en el proceso de carga y descarga en puertos y terminales, o bien y quizás los más importantes en cuanto a sus consecuencias: los accidentes de buques petroleros en alta mar, bástenos mencionar el caso del buque-tanque -- "Torrey Canyon", en el canal inglés, en 1967, el cual tuvo devastadoras repercusiones para los gobiernos de Francia e Inglaterra. Además de dar origen a la legislación internacional moderna en materia de compensación e indemnización por daños ocasionados por hidrocarburos.

Se puede decir, que se trate de dos o seis millones de toneladas de hidrocarburos derramados en el mar, los daños que ésto ocasionan son enormes y alcanzan sumas de millones de dólares .

En este sentido, se puede destacar el papel que ha jugado la Organización de Naciones Unidas y su Sistema de Organismos Especializados y Regionales, en su lucha por erradicar la contaminación.

Dentro de este contexto, la Organización Marítima Internacional, que es el organismo especializado de Naciones Unidas, cuyo principal objetivo es facilitar la cooperación entre los Estados en cuestiones técnicas y afines relacionadas con el transporte marítimo, especialmente a lo que se refiere al fomento de la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención y control de la contaminación marina.

Para cumplir esos propósitos, ha creado una serie de órganos - internos, como lo son: el Comité de Seguridad Marítima(MSC); el Comité Jurídico(CJ); el Comité de Protección al Medio Ambiente Marino(MEPG); el Comité de Cooperación Técnica(TCC); entre otros.

El Comité de Protección al Medio Ambiente Marino se ocupa de la protección del medio marino y de otras actividades conexas, para ello planifica las actividades e interviene en la ejecución de pro-

yectos destinados singularmente a incrementar la capacidad de países, especialmente en desarrollo, para contener la contaminación del mar y mitigar sus efectos.

Por su parte el Comité Jurídico, que como hemos visto, fue constituido para atender los problemas jurídicos ocasionados por el accidente sufrido por el buque-tanque "Torrey Canyon", en 1967, pero poco después logró obtener el carácter de órgano permanente dentro de la OMI y desde entonces está encargado de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la Organización.

Antes de seguir adelante me gustaría hacer un comentario relativo a la OMI y sus trabajos. En este sentido, es para mí un honor expresar que a través de mi actividad profesional en el Gobierno Federal, como encargado directo del seguimiento de los asuntos que son competencia de esta Organización, he podido percatarme de la profunda preocupación que existe por subsanar y minimizar los peligros inherentes al transporte marítimo, prueba de ello son los convenios internacionales emanados de esta Organización, sobre diferentes aspectos de la actividad marítima mundial.

En espera de no parecer pretencioso, me atrevo a comentar que he tenido la oportunidad de participar en las sesiones de los principales órganos de la OMI, en su sede establecida en la ciudad de Londres, como lo son el Comité Jurídico y el Comité de Protección al Medio Ambiente Marino y por ello puedo afirmar que, es cierto que frecuentemente los debates se tornan lentos y tediosos, sin embargo, quiero dejar claro que estos esfuerzos no son inútiles, por el contrario, no sólo sirve como foro negociador en donde los países en desarrollo como el nuestro, tienen la oportunidad de plantear las dificultades y necesidades a las que se enfrentan, sino también se obtienen importantes logros como lo fue la Resolución A.500(XII), adopta-

da en la doceava Asamblea General de la OMI, en noviembre de 1981.

Esta Resolución es ampliamente conocida en el ámbito marítimo mundial y en general se refiere a la indeseabilidad de enmendar --- convenios internacionales vigentes y no vigentes, toda vez que en la mayoría de los casos ésto supone la introducción de inovaciones técnicas, las cuales son sumamente costosas y constituyen una carga económica para las administraciones marítimas de países en desarrollo.

Además de considerar que los continuos cambios a las disposiciones jurídicas plasmadas en los convenios, resultan difícil de asimilar por las legislaciones, especialmente de países como el nuestro, - que por lo general tienen un carácter estático y por ello no logran acoplarse a la dinámica de las regulaciones internacionales.

Dejando atrás este paréntesis, es conveniente concluir que el - transporte marítimo de hidrocarburos y especialmente de petróleo -- siempre traerá aparejado el peligro de la contaminación, toda vez que al distribuirse estos productos a diversas regiones del mundo, - en cantidades de millones de toneladas, siempre estará presente la - posibilidad de que ocurra un accidente, ya sea por capacitación - escasa de la gente de mar o bien por causas naturales.

Por ello reviste singular importancia el contar con un mecanismo internacional que evite y controle la contaminación, así como también que compense e indemnice a los afectados por un siniestro que tenga las consecuencias ya mencionadas en la exposición.

Así pues, el surgimiento de los convenios internacionales del - Esquema de Compensación e Indemnización de la OMI, dió respuesta a - estos problemas.

En este sentido, el convenio CLC/69, establece un régimen uniforme en el que los propietarios de buques-tanque que transportan hidrocarburos a granel, son los únicos responsables de los daños ocasionados en el territorio o mar territorial de los Estados Contratantes.

Para ello establece un límite de responsabilidad, que consiste

en 2,000 francos oro por tonelada de arqueado del buque, con un límite de 210 millones de francos oro.

Por su parte el Convenio del Fondo, de 1971, está basado en el CIG/69 y además lo complementa, toda vez que incrementa el monto de indemnización disponible para las víctimas, dicha indemnización puede alcanzar la cifra de 900 millones de francos oro, si así lo considera conveniente la Asamblea del Fondo.

Además, también contempla un monto adicional de compensación para el armador, que consiste en un límite de 210 millones de francos oro.

En general, las disposiciones del Convenio del Fondo fueron creadas para complementar a aquéllas del CIG, es decir, el principio que se aplica aquí donde termina la responsabilidad del CIG/69 comienza la del Fondo.

Paralelamente a estos instrumentos jurídicos, fueron creados dos acuerdos de la industria privada de buques-tanque, a saber TOVALOP, que es la contraparte del CIG/69 y CRISTAL, que corresponde al Convenio del Fondo, de 1971.

El mecanismo de funcionamiento de ambos sistemas internacionales es parecido, sin embargo existen diferencias, como:

Bajo el Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969 y el Convenio del Fondo, de 1971, el Estado Miembro tiene derecho a recibir indemnización del armador y del Fondo, sólo cuando el buque causante de la contaminación lleve o no la bandera de un Estado Contratante o perteneciera a un ciudadano de ese Estado.

Por ello bajo ambos convenios queda la decisión del Gobierno de estar asegurados contra daños ocasionados por contaminación.

Mientras que en el caso de TOVALOP y CRISTAL, depende de las circunstancias en que un caso real, el daño sea cubierto por uno de estos acuerdos.

TOVALOP es un reflejo del Convenio CLC/69, sin embargo, la indemnización sólo se efectuará si el daño es ocasionado por un buque petrolero amparado por este acuerdo privado. Es de señalar, que aunque aproximadamente el 90% de los buques-tanque en el mundo están cubiertos por TOVALOP, bien podría darse que el caso que uno de los tanqueros causantes de la contaminación no estuviere cubierto, quedando el Estado sin recurso bajo ese instrumento.

CRISTAL es el equivalente al Convenio del Fondo, de 1971, pero sólo indemniza si el dueño de la carga está amparado bajo este acuerdo voluntario.

Es la intención de que TOVALOP y CRISTAL sean soluciones provisionales, hasta que el Convenio CLC/69 y el Convenio del Fondo, de 1971 hayan alcanzado aplicación mundial.

Ante estas circunstancias, además de considerar que a lo largo de los años el avance tecnológico y el desarrollo de las industrias y de los servicios de transporte, han superado a las disposiciones comprendidas en las conferencias internacionales de 1969 y 1971, surgió la necesidad de adecuarlos a la realidad mundial.

Aunado a lo anterior, el accidente del buque-tanque "Amoco Cadiz" en las costas de Inglaterra y Francia, en 1978, tal como ocurrió en el caso del "Torrey Canyon", se produjo gran conmoción política y se replanteó el problema de los límites de indemnización por los daños, toda vez que éstos superaron en mucho los montos de indemnización previstos por ambos convenios.

Por lo que nuevamente fue la ONI el foro natural de los gobiernos para expresar su opinión en el sentido de que, esta vez realmente tenía que hacerse algo respecto de la contaminación por petróleo. Por ello la ONI realizó una serie de acciones, incluyendo la aceleración e intensificación del proceso de revisión de ambos convenios.

El Comité Jurídico ha trabajado arduamente a fin de perfeccio-

nar ambos instrumentos y hacerlos más atractivos a la Comunidad Internacional, estos trabajos han dado como resultado sendos protocolos de 1984, destinados a enmendar al Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969 y del Convenio del Fondo, de 1971.

Esos protocolos están orientados a ampliar el ámbito de aplicación y aumentar los límites de indemnización y compensación y fueron sometidos para su adopción en la Conferencia Diplomática de 1984.

Como resultados de la Conferencia Diplomática, se lograron importantes cambios, como lo son: por un lado se extendió el ámbito de aplicación hasta la Zona Económica Exclusiva, lo cual representa que el medio marino estará más protegido del peligro de la contaminación.

Por otra parte, se aumentaron los límites de responsabilidad que disponía el CIO/69, hasta una cantidad de 59.7 millones de DEUs, los cuales para junio de 1984, estaban fijados en aproximadamente 1.065 dólares U.S.. Lográndose con ello superar ampliamente los límites propuestos por TOVALOP, que son de 17 millones de dólares U.S.

En lo que respecta al Convenio del Fondo, también fueron ampliados los límites de indemnización, ahora se cuenta con dos coberturas una básica con un monto de 135 millones de DEUs y una cobertura ampliada con una cantidad de 200 millones de DEUs. Las cuales también superan los límites de CRISTAL, que están fijados en 35 millones de dólares U.S., los cuales pueden aumentar hasta 72 millones.

Otra enmienda importante, se refiere a que ahora estarán bajo el ámbito de aplicación de los protocolos a los convenios de la OMI, los buques que viajan en lastre y las plataformas de explotación -- costa afuera.

En tales circunstancias, la introducción de las enmiendas, no sólo han cubierto algunos de los vacíos que llenaban los acuerdos ve-

luntarios de la industria, si no que los han superado ampliamente, -- principalmente en lo relativo a límites de responsabilidad e indemnización.

En consecuencia El Esquema de la OMI es un sistema más completo y por lo tanto más atractivo a la Comunidad Internacional.

Refiriéndonos un poco al Derecho de los Tratados, un Estado que pretenda convertirse en Parte Contratante del Convenio del Fondo, de 1964 debe ser, o al mismo tiempo convertirse en Parte Contratante del Convenio de Responsabilidad Civil, de 1984.

En lo que respecta a la instrumentación del Fondo, se requiere especialmente de procedimientos administrativos, en lo relativo al establecimiento de informes sobre las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución dentro del territorio de los Estados Contratantes y la seguridad de que las personas contribuyentes cumplan con sus respectivas aportaciones al Fondo.

Generalmente los gobiernos no se involucran en el pago, sin embargo el Convenio les permite declarar que asumen las obligaciones de las personas responsables de dichas contribuciones. En este caso, el Estado deberá renunciar a cualquier exención a la que tuviera derecho a invocar en cualquier proceso en su contra por una obligación contraída.

Es sabido que el Fondo cuenta con un sistema de contribuciones, que son recaudadas para satisfacer sus requerimientos, en cuanto reclamaciones y gastos de administración, éstas son fijadas por la Asamblea que es el órgano máximo del Fondo

En relación a las contribuciones atrasadas, se pagará un interés del 2% sobre la tasa de préstamo mínima establecida por el Banco de Inglaterra.

Las contribuciones de acuerdo al Reglamento Interno del Fondo serán pagadas en libras esterlinas, sólo en circunstancias excepcionales.

nales el Director del Fondo podrá permitir que se efectuen en moneda nacional.

Como podemos darnos cuenta la ONI ha creado y perfeccionado -- un mecanismo eficaz que pretende adaptarse a las necesidades de los países que en la práctica se van afectados por peligros insistentes de contaminación por hidrocarburos.

Es cierto y sería injusto no mencionar, que el estar asparados bajo el Regimen de la ONI resultaría en una carga económica, sin embargo, en nuestro caso es esencial contar con este tipo de protección, ya que somos un país productor y exportador de petróleo y a nuestros costas arriban y parten buques de bandera nacional y extranjera transportando grandes cantidades de hidrocarburos comprendidos por los convenios de la ONI, lo cual representa un peligro latente, ya que de ocurrir un siniestro sus consecuencias económicas, sociales y ecológicas serían de gran magnitud de las cuales nos sería muy difícil de recuperarnos.

Esta situación podría suceder en el Golfo de México, en donde se localizan los principales centros productores de hidrocarburos, además de que también se encuentran los principales puertos de altura, como son Tampico y Veracruz.

También es cierto que no sólo bastaría con un instrumento jurídico internacional de esta clase, sino también sería conveniente que se contara con las medidas legislativas nacionales que regularán con precisión esta materia.

Lo anterior, en virtud de que nuestras leyes vigentes son muy generales y se encuentran dispersas en varios reglamentos.

No parece que para hacer frente a los problemas de la contaminación, hace falta conjugar factores nacionales e internacionales, a fin de acoplarlos y lograr un objetivo común.

Ahora me gustaría expresar que en ocasión de la celebración del 31º Período de Sesiones del Subcomité de Seguridad en la Navegación,-- efectuado en la sede de la ONI, reunión en la cual estuve presente en las negociaciones, tuve la oportunidad de entrevistarme con el Sr. -- Debashi Masayoshi, funcionario del Fondo Internacional de Indemnización por Daños por Hidrocarburos.

En esa entrevista intercambiamos puntos de vista relativos a las dificultades económicas, principalmente, a las que se enfrenta nuestro país actualmente y que en gran medida determinan la posición de México respecto de la adopción del Esquema de la ONI.

Asimismo, le manifesté que en lo referente al Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969, nuestro país con anterioridad a la Conferencia Diplomática, tenía ya una posición positiva sobre esta Convención, hecho que sin duda beneficiaría a los armadores mexicanos, habida cuenta de que en adelante gozarían del derecho de limitar su responsabilidad, cuando sus buques incurrieran en siniestros que tuvieran como consecuencia la contaminación del medio ambiente marino, así como el territorio de los Estados, por supuesto con las salvedades previstas por este instrumento.

Debido a las enmiendas introducidas por el Protocolo de 1984 al Convenio CLC/69, habría que replantear esta posición, toda vez que sería recomendable evaluar las nuevas disposiciones en relación con las necesidades y situación de México.

Sobre el particular, pienso que en teoría no habría muchas argumentaciones en contra, ya que con los cambios se logró un mayor equilibrio entre los armadores, en virtud de que ahora existe una clasificación de la limitación de la responsabilidad, basado en las dimensiones de los buques, lo cual es justo, especialmente para las embarcaciones menores, toda vez que su costo unitario en pequeños derrames es mayor que el de los buques superpetroleros.

Además, debe de considerarse que la adhesión a este Convenio no presupone la erogación de divisas, como sucede en el caso del Convenio del Fondo.

Sin embargo, coincidimos que debido a las características, propósito y funcionamiento del Esquema de la ONI, la adhesión al CIO no bastaría, ya que habría la necesidad imperiosa de estar amparados bajo el Fondo, a fin de que se proporcionese indemnización a los afectados -- por un accidente marítimo.

Es decir el Sistema de ONI funciona como un todo, con la finalidad de minimizar las pérdidas, tanto para navieros como para las víctimas.

Refiriéndonos un poco a la investigación, conviene aclarar que ésta no pretende ser una prueba irrefutable que indique que se deben de ratificar ambos convenios, ya que en nuestro país, como en muchos otros existen factores de diversa índole, de parte de las autoridades marítimas gubernamentales y de empresas navieras, que frecuentemente hacen tambalear a los mejores argumentos presentados para adoptar una solución.

No obstante, estoy convencido de que mi investigación tiene la virtud de convertirse en una fuente de reflexión, especialmente para aquellas dependencias y entidades, que están directamente vinculadas con el problema de la contaminación del medio marino por hidrocarburos, ya que muestra y ejemplifica las ventajas y desventajas de que nos beneficiaríamos en el supuesto de adherirnos a los convenios aquí tratados, en virtud de que es bien sabido que la contaminación de la que me he ocupado es un mal crónico del transporte marítimo y este Sistema de Seguros Internacional es la legislación más actualizada para reglamentarla.

Por otra parte, esta tesis representa una fórmula de compromiso -

para estudios mas profundos en el campo de la contaminación marina, los cuales pretendo realizar en un futuro próximo.

Finalmente, ha quedado demostrado que una de las facetas principales de la labor de la OMI, desde que fue creada, ha sido la lucha constante por la disminución y atenuación de la contaminación de los océanos por hidrocarburos.

P I N .



OMI

ESPAÑOL SOLAMENTE

ANEXO I

**TRADUCCION REVISADA DE LOS CONVENIOS DE 1969 Y DE 1971
CON SUS CORRESPONDIENTES PROTOCOLOS DE 1976**

Con objeto de facilitar las tareas de las delegaciones que utilizan el texto español del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y del Convenio del Fondo, 1971, la Secretaría ha propuesto una revisión de las traducciones de esos instrumentos que se efectuaron, respectivamente, en 1969 y 1971. También ha sido necesario revisar ligeramente, en consecuencia, los Protocolos de 1976.

En esta revisión de las traducciones, que es de pura forma, se han armonizado la nomenclatura y la fraseología de los cuatro instrumentos de modo que éstos sean congruentes con la terminología adoptada por la OMI en lengua española desde que comenzó a usarse ésta como idioma de trabajo y para el establecimiento de textos auténticos en español.

En el adjunto documento, que consta de 4 anexas, figuran los textos siguientes en su forma revisada:

- Anexo 1: Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969
- Anexo 2: Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969
- Anexo 3: Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971
- Anexo 4: Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971.

000

ANEXO 1

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NAVIDA DE DAÑOS
DEBIDOS A CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1969**

Los Estados Partes en el presente Convenio,

CONSCIENTES de los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel,

CONVENCIDOS de la necesidad de garantizar una indemnización adecuada a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de los buques,

DESEOSOS de adoptar en el ámbito internacional reglas y procedimientos uniformes para resolver las cuestiones de responsabilidad y proveer una indemnización adecuada en tales casos,

CONVIENEN:

Artículo I

A los efectos del presente Convenio, regirán las siguientes definiciones:

- 1 "Buque": toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, que lleve como carga hidrocarburos a granel.
- 2 "Persona": todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en compañía, con inclusión de un Estado o de cualquiera de sus subdivisiones políticas.
- 3 "Propietario": la persona o las personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o las personas propietarias del mismo. No obstante, en el caso del buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en este Estado como armador del buque, por "propietario" se entenderá dicha compañía.
- 4 "Estado de matrícula del buque": respecto de los buques matriculados, el Estado en que se halle matriculado el buque, y respecto de los no matriculados, el Estado cuyo pabellón enarbore el buque.
- 5 "Hidrocarburos": todos los hidrocarburos persistentes, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado, aceite lubricante y aceite de ballena,

ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque.

6 "Daños ocasionados por contaminación": pérdidas o daños causados fuera del buque que transporte los hidrocarburos por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que ocurran tales fugas o descargas; la expresión comprende el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños ulteriormente ocasionados por tales medidas.

7 "Medidas preventivas": todas las medidas razonables que tome cualquier persona después de que se haya producido un suceso a fin de evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación.

8 "Suceso": todo acontecimiento o serie de acontecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por contaminación.

9 "Organización": la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Artículo II

El presente Convenio se aplicará exclusivamente a los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Contratante, incluido el mar territorial de éste, y a las medidas preventivas tomadas para evitar o reducir al mínimo tales daños.

Artículo III

1 Salvo en los casos estipulados en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acontecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven de una fuga de hidrocarburos o de la descarga de éstos desde el buque a resultas del suceso.

2 No se imputará responsabilidad alguna al propietario si éste prueba que los daños ocasionados por contaminación

- a) se debieron totalmente a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o
- b) se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños, o
- c) se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas, en el ejercicio de esa función.

3 Si el propietario prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.

4 No podrá promoverse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación que no se ajuste al presente Convenio. No podrá promoverse ninguna reclamación relacionada con daños ocasionados por contaminación, ajustada o no al presente Convenio, contra los empleados o los agentes del propietario.

5 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio del derecho del propietario a interponer recursos contra terceros.

Artículo IV

Cuando se produzcan fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de dos o más buques y de ello resulten daños ocasionados por contaminación, los propietarios de todos los buques de que se trate, a menos que en virtud del artículo III gocen de exención, serán mancomunada y solidariamente responsables respecto de todos los daños que no quepa asignar razonablemente a nadie por separado.

Artículo V

1 El propietario de un buque tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, hasta una cantidad total de 2 000 francos por cada tonelada de arqueo del buque. No obstante, dicha cantidad total no excederá en ningún caso de 210 millones de francos.

2 Si el suceso ha sido resultado de culpa o connivencia efectivas del propietario, éste no tendrá derecho a valores de la limitación estipulada en el párrafo 1 del presente artículo.

3 Para poder beneficiarse de la limitación estipulada en el párrafo 1 del presente artículo, el propietario tendrá que constituir ante el tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que se interponga la acción en virtud del artículo IX, un fondo cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad. El fondo podrá constituirse depositando la suma o aportando una garantía bancaria o de otra clase que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado Contratante en que aquél sea constituido y que el tribunal u otra autoridad competente considere suficiente.

4 El fondo será distribuido entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones que respectivamente les hayan sido reconocidas.

5 Si, antes de que se distribuya el fondo, el propietario o cualquiera de sus empleados o agentes o cualquier persona que le provea de seguro o de otra garantía financiera ha pagado una indemnización de daños ocasionados por contaminación a consecuencia del suceso de que se trate, esa persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, en los derechos que la persona indemnizada habría disfrutado en virtud del presente Convenio.

6 El derecho de subrogación estipulado en el párrafo 5 del presente artículo podrá ser ejercido también por una persona distinta de las personas allí mencionadas, por lo que respecta a cualquier cantidad por ella pagada en concepto de indemnización de daños ocasionados por contaminación, pero solamente en la medida en que la legislación nacional aplicable permita tal subrogación.

7 Cuando el propietario o cualquier otra persona demuestre que puede tener obligación de pagar en fecha posterior la totalidad o parte de la indemnización con respecto a la cual la persona de que se trate habría podido ejercer el derecho de subrogación que confieren los párrafos 5 y 6 del presente artículo si se hubiera pagado la indemnización antes de la distribución del fondo, el tribunal o cualquier otra autoridad competente del Estado en que se constituyó el fondo podrá ordenar que se reserve provisionalmente una cantidad suficiente para que tal persona pueda, en la fecha posterior de que se trate, hacer valer su reclamación contra el fondo.

8 Las reclamaciones correspondientes a gastos que razonablemente haya tenido el propietario o a sacrificios razonable y voluntariamente realizados por éste para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación, tendrán la misma categoría que las demás reclamaciones contra el fondo.

9 El franco mencionado en el presente artículo será una unidad correspondiente a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La cuantía mencionada en el párrafo 1 del presente artículo se convertirá en moneda nacional del Estado en que se constituya el fondo sobre la base del valor oficial de esa moneda referido a la unidad definida guara, en la fecha de la constitución del fondo.

10 A los efectos del presente artículo se entenderá que el arqueo del buque es el arqueo neto más el volumen que para determinar el arqueo neto se haya deducido del arqueo bruto en concepto de espacio asignado a la sala de máquinas. En el caso de un buque cuyo arqueo no pueda determinarse aplicando las reglas corrientes para el cálculo del arqueo, se supondrá que el arqueo del buque es el 40% del peso en toneladas (de 2 240 libras) de hidrocarburos que pueda transportar el buque.

11 El asegurador o cualquier otra persona que provea la garantía financiera tendrá derecho a constituir un fondo de conformidad con el presente artículo, en las mismas condiciones y de modo que tenga el mismo efecto que si lo constituyera el propietario. Podrá constituirse tal fondo aun en caso de que haya culpa o connivencia efectivas por parte del propietario, pero en tal caso esa constitución no irá en perjuicio de los derechos de ningún reclamante contra el propietario.

Artículo VI

1 Cuando, a raíz de un suceso, el propietario haya constituido un fondo de conformidad con el artículo V y tenga derecho a limitar su responsabilidad:

- a) ninguna persona que promueva una reclamación nacida de daños ocasionados por contaminación que se deriven de ese suceso podrá ejercer derecho alguno contra otros bienes del propietario en relación con dicha reclamación;

- b) el tribunal u otra autoridad competente de cualquier Estado Contratante ordenará mediante levantamiento la liberación de cualquier buque o cualesquiera bienes pertenecientes al propietario que hayan sido embargados en relación con una reclamación nacida de daños ocasionados por contaminación que se deriven de ese suceso, y del mismo modo liberará toda fianza o garantía de otra índole aportadas para evitar tal embargo.

2 No obstante, las disposiciones precedentes sólo se aplicarán si el reclamante tiene acceso al tribunal que administre el fondo y éste se halla realmente disponible y es libremente transferible por lo que respecta a su reclamación.

Artículo VII

1 El propietario de un buque matriculado en un Estado Contratante, que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, como una garantía bancaria o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnización, por las cuantías que se determinen aplicando los límites de responsabilidad estipulados en el artículo V, párrafo 1, de modo que quede cubierta la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que le corresponda en virtud del presente Convenio.

2 A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio. Extenderá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque, tras haber establecido que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1 del presente artículo. El certificado se ajustará en su forma al modelo dado en el anexo y en él figurarán los datos siguientes:

- a) nombre del buque y puerto de matrícula;
- b) nombre y sede comercial del propietario;
- c) tipo de garantía;
- d) nombre y sede comercial del asegurador o de la otra persona que provee la garantía y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro o la garantía; y

e) periodo de valides del certificado, que no será mayor que el periodo de valides del seguro o de la garantía.

3 El certificado será extendido en el idioma o en los idiomas oficiales del Estado que los expida. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.

4 El certificado se llevará a bordo del buque, y ante las autoridades que tengan a su cargo el registro de matrícula del buque se depositará una copia.

5 El seguro o la garantía financiera no satisfará lo prescrito en el presente artículo si es posible que, no a causa de que expire el periodo de valides del seguro o de la garantía fijado en el certificado expedido en virtud del párrafo 2 del presente artículo, sino por otras razones, dejen de tener vigencia antes de que hayan transcurrido tres meses contados a partir de la fecha en que se haya dado aviso de su terminación a las autoridades a que se hace referencia en el párrafo 4 del presente artículo, a menos que se haya entregado el certificado a dichas autoridades o que se haya expedido un nuevo certificado dentro del citado periodo. Las disposiciones que anteceden serán igualmente aplicables a toda modificación de resultas de la cual el seguro o la garantía dejen de satisfacer lo prescrito en el presente artículo.

6 El Estado de matrícula determinará, a reserva de lo dispuesto en el presente artículo, las condiciones a que habrán de ajustarse la emisión y la valides del certificado.

7 Los certificados expedidos o refrendados con la autoridad conferida por un Estado Contratante serán aceptados por los otros Estados Contratantes a los efectos del presente Convenio y serán considerados por los demás Estados Contratantes como dotados de la misma valides que los certificados expedidos o refrendados por ellos. Un Estado Contratante podrá solicitar en cualquier momento consulta con el Estado de matrícula de un buque si estima que el asegurador o el fiador que se cite en el certificado no tiene la solvencia financiera suficiente para dar cumplimiento a las obligaciones que le imponga el presente Convenio.

8 Podrá promoverse cualquier reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona

proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario nacida de daños ocasionados por contaminación. En tal caso el demandado podrá beneficiarse de los límites de responsabilidad establecidos en el artículo V párrafo 1, haya o no culpa o connivencia efectivas por parte del propietario. Podrá valerle también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que hubiese tenido derecho a invocar el propietario mismo. Además, el demandado podrá hacer valer como medio de defensa el que los daños ocasionados por contaminación resultaron de la conducta dolosa del propietario, pero no podrá valerle de ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el propietario contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concorra con él en el procedimiento.

9 Cualesquiera sumas que puedan deparar el seguro o la otra garantía financiera mantenidos de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo se destinarán exclusivamente a satisfacer las reclamaciones promovidas en virtud del presente Convenio.

10 Un Estado Contratante no permitirá comerciar a ningún buque que enarbole su pabellón y esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo, a menos que al buque de que se trate se le haya expedido un certificado de conformidad con los párrafos 2 ó 12 del presente artículo.

11 A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Contratante se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una terminal mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, está cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1 del presente artículo, si el buque transporta efectivamente más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga.

12 Si no se mantiene un seguro u otra garantía financiera respecto de un buque que sea propiedad de un Estado Contratante, las disposiciones pertinentes del presente artículo no serán de aplicación a dicho buque, pero éste habrá de llevar a bordo un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el buque es propiedad de dicho Estado y que la responsabilidad del buque está cubierta con arreglo a los límites

establecidos en el artículo V, párrafo 1. Dicho certificado se ajustará en la mayor medida posible al modelo prescrito en el párrafo 2 del presente artículo.

Artículo VIII

Los derechos de indemnización estipulados en el presente Convenio prescribirán a menos que se interponga una acción en virtud del mismo dentro de un plazo de tres años, contados a partir de la fecha en que se haya producido el daño. Sin embargo, en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños. Cuando este suceso esté constituido por una serie de acaecimientos, el plazo de seis años se contará a partir de la fecha del primer acaecimiento.

Artículo IX

1 Cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, de uno o más Estados Contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial, sólo podrán entablarse demandas de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes. El demandado será informado de ello con antelación suficiente.

2 Cada Estado Contratante garantizará que sus tribunales tienen la necesaria jurisdicción para entender en tales demandas de indemnización.

3 Constituido que haya sido el fondo en virtud del artículo V, los tribunales del Estado en que se haya constituido el fondo serán los únicos competentes para dirimir todas las cuestiones relativas al prorrateo y distribución del fondo.

Artículo X

1 Todo fallo dictado por un tribunal con jurisdicción conforme a lo dispuesto en el artículo IX que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen, en el cual ya no esté sometido a procedimientos ordinarios de revisión, será reconocido en cualquier Estado Contratante, salvo que:

a) el fallo se haya obtenido fraudulentamente; o que

- b) no se haya informado al demandado con antelación suficiente, privándole de la oportunidad de presentar su defensa.

2 Los fallos reconocidos en virtud del párrafo 1 del presente artículo serán de cumplimiento obligatorio en todos los Estados Contratantes tan pronto como se hayan satisfecho las formalidades exigidas en esos Estados. Estas formalidades no permitirán que se revise el fondo de la demanda.

Artículo XI

1 Lo dispuesto en el presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra ni a otros buques cuya propiedad o utilización corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno.

2 Con respecto a buques de los que un Estado Contratante sea propietario y que estén dedicados a fines comerciales, todo Estado podrá ser demandado en las jurisdicciones señaladas en el artículo IX y habrá de renunciar a todo medio de defensa fundado en su condición de Estado soberano.

Artículo XII

El presente Convenio derogará cualesquiera otros convenios internacionales que, en la fecha en que se abra a la firma, estén en vigor o abiertos a la firma, ratificación o adhesión, pero sólo en la medida en que tales convenios estén en pugna con él; sin embargo, nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a las obligaciones que los Estados Contratantes tengan para con los Estados no contratantes en virtud de esos convenios.

Artículo XIII

1 El presente Convenio estará abierto a la firma hasta el 31 de diciembre de 1970 y, después de esa fecha, permanecerá abierto a fines de adhesión.

2 Los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de sus organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, o Partes en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia podrán constituirse en Partes en el presente Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación;
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

Artículo XIV

1 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando el oportuno instrumento oficial ante el Secretario General de la Organización.

2 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio respecto de todos los Estados Contratantes que lo sean en ese momento, o de que se hayan cumplido todos los requisitos necesarios para la entrada en vigor de la enmienda respecto de dichos Estados Contratantes, se considerará aplicable al Convenio modificado por esa enmienda.

Artículo XV

1 El presente Convenio entrará en vigor el nonagésimo día siguiente a la fecha en que los Gobiernos de ocho Estados, entre los cuales figuren cinco Estados que respectivamente cuentan con no menos de 1 millón de toneladas de arqueo bruto de bagues tanques, lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado ante el Secretario General de la Organización los oportunos instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2 Para todo Estado que posteriormente ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio o que se adhiera al mismo, el Convenio entrará en vigor el nonagésimo día siguiente a la fecha en que el Estado de que se trate haya depositado el oportuno instrumento.

Artículo XVI

1 El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquiera de los Estados Contratantes en cualquier momento posterior a la fecha en que haya entrado en vigor para el Estado de que se trate.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización.

3 La denuncia surtirá efecto un año después de que se haya depositado ante el Secretario General de la Organización el instrumento de denuncia, o transcurrido cualquier otro periodo mayor que pueda estipularse en dicho instrumento.

Artículo XVII

1 Las Naciones Unidas, cuando sean la autoridad administradora de un territorio, o todo Estado Contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, consultarán lo antes posible con las autoridades competentes de dicho territorio o tomarán las medidas que sean oportunas para hacer extensiva la aplicación del presente Convenio a ese territorio, y en cualquier momento podrán declarar, mediante notificación escrita dirigida al Secretario General de la Organización, que la aplicación del presente Convenio se hará extensiva al citado territorio.

2 La aplicación del presente Convenio se hará extensiva al territorio mencionado en la notificación, a partir de la fecha de recepción de la notificación o de cualquier otra fecha que en ésta se estipule.

3 En cualquier momento posterior a la fecha en que la aplicación del Convenio se haya hecho extensiva a un territorio cualquiera, las Naciones Unidas o cualquiera de los Estados Contratantes que haya hecho la oportuna declaración en virtud del párrafo 1 del presente artículo podrán declarar, mediante notificación escrita dirigida al Secretario General de la Organización, que el presente Convenio dejará de aplicarse al territorio mencionado en la notificación.

4 El presente Convenio dejará de aplicarse en el territorio mencionado en la notificación un año después de la fecha en que el Secretario General de la Organización haya recibido la notificación, o transcurrido cualquier otro periodo mayor que pueda estipularse en ésta.

Artículo XVIII

1 La Organización podrá convocar la oportuna conferencia para revisar o enmendar el presente Convenio.

2 A petición de un tercio cuando menos de los Estados Contratantes, la Organización convocará una conferencia de los Estados Contratantes a fines de revisión o enmienda del presente Convenio.

Artículo XIX

1 El presente Convenio será depositado ante el Secretario General de la Organización.

2 El Secretario General de la Organización:

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o que se hayan adherido al mismo:
 - i) de cada firma nueva y cada nuevo depósito de instrumento, así como de la fecha en que haya tenido lugar dicha firma o dicho depósito;
 - ii) del depósito de todo instrumento de denuncia del presente Convenio, así como de la fecha de dicho depósito;
 - iii) de la aplicación por extensión del presente Convenio a cualquier territorio en virtud del párrafo 1 del artículo XVII así como de la terminación de esa extensión en virtud de lo dispuesto en el párrafo 4 de dicho artículo, indicando en cada caso la fecha en que el presente Convenio se hizo extensivo o dejará de hacerse extensivo al territorio de que se trate;
- b) remitirá ejemplares certificados auténticos del presente Convenio a todos los Estados firmantes del mismo y a todos los Estados que se adhieran a él.

Artículo XX

Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General de la Organización remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas el texto del mismo a fines de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo XII

El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas francés e inglés, y ambos textos tendrán la misma autenticidad. Se prepararán traducciones oficiales en los idiomas español y ruso, que se depositarán con el ejemplar original firmado.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio .

HECHO en Bruselas el veintinueve de noviembre de 1969.

ANEXO

**CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTIA FINANCIERA
 RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA
 DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION
 POR HIDROCARBUROS**

Espedido en virtud de lo dispuesto en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Nombre y dirección del propietario

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969.

Tipo de garantía

Duración de la garantía.....

Nombre y dirección del asegurador (o de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores)

Nombre

Dirección

Este certificado es válido hasta

Espedido o refrendado por el Gobierno de

(nombre completo del Estado)

En a
 (Lugar) (Fecha)

.....
 (Firma y título del funcionario que
 expide o refrenda el certificado)

Notas explicativas:

- 1 A discreción, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
- 2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
- 3 Si la garantía se consigna en diversas formas, examínense éstas.
- 4 En el epígrafe "Duración de la garantía", indíquese la fecha en que empieza a surtir efectos tal garantía.

ANEXO 2

PROTOCOLO DE 1976 CORRESPONDIENTE AL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1969

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

QUE SON PARTES en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, dado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969,

CONVIENEN:

Artículo I.

A los efectos del presente Protocolo:

- 1 Por "Convenio" se entenderá el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969.
- 2 El término "Organización" tendrá el sentido que se le da en el Convenio
- 3 Por "Secretario General" se entenderá el Secretario General de la Organización.

Artículo II.

El artículo V del Convenio queda emendado tal como a continuación se expone:

- 1) Se sustituye el párrafo 1 por el siguiente texto:

En virtud del presente Convenio el propietario de un buque tendrá derecho a limitar su responsabilidad, respecto de cada suceso, hasta una cuantía total de 133 unidades de cuenta por tonelada de arqueo del buque. Esa cuantía no excederá en ningún caso de 14 millones de unidades de cuenta.

2) Se sustituye el párrafo 9 por el siguiente texto:

9 a) La unidad de cuenta a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo es el Derecho Especial de Giro, tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades a que se hace referencia en el párrafo 1 se convertirán en moneda nacional del Estado en que se constituya el fondo, utilizando como base el valor que tenga esa moneda en relación con el Derecho Especial de Giro en la fecha de constitución del fondo. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado.

9 b) No obstante, un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 9 a) del presente artículo podrá, cuando se produzcan la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad estipulados en el párrafo 1 aplicables en su territorio ascenderán respecto de cada suceso a un total de 2 000 unidades monetarias por tonelada de arqueo del buque, a condición de que esta cantidad total no exceda en ningún caso de 210 millones de unidades monetarias. La unidad monetaria a que se hace referencia en el presente párrafo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión de estas cantidades a la moneda nacional se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

9 c) El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 9 (a) y la conversión mencionada en el párrafo 9(b) se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante las cantidades a que se hace referencia en el párrafo 1, dándoles el mismo valor real que en dicho párrafo se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes informarán al depositario de cuál fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9(a), o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 9(b), según sea el caso, al depositar el instrumento a que hace referencia el artículo IV y siempre que se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión.

Artículo III

- 1 El presente Protocolo estará abierto a la firma, para todo Estado signatario del Convenio o que se haya adherido al mismo, y para todo Estado invitado a asistir a la Conferencia para la revisión de lo dispuesto acerca de la unidad de cuenta en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, celebrada en Londres del 17 al 19 de noviembre de 1976. El Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización del 1 de febrero de 1977 al 31 de diciembre de 1977.
- 2 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 del presente artículo, el presente Protocolo estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por parte de los Estados que lo hayan firmado.
- 3 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 del presente artículo, el presente Protocolo estará abierto a la adhesión de los Estados que no lo hayan firmado.
- 4 El presente Protocolo podrá ser objeto de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión por parte de los Estados Partes en el Convenio.

Artículo IV

- 1 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará depositando el oportuno instrumento oficial ante el Secretario General.
- 2 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una emienda al presente Protocolo respecto de todas las Partes que lo sean en ese momento, o de que se hayan cumplido todos los requisitos necesarios para la entrada en vigor de la emienda respecto de dichas Partes, se considerará aplicable al Protocolo modificado por esa emienda.

Artículo V

- 1 El presente Protocolo entrará en vigor para los Estados que lo hayan ratificado, aceptado o aprobado, o que se hayan adherido a él, el nonagésimo día siguiente a la fecha en que ocho Estados, entre los cuales figuran cinco Estados que respectivamente cuentan con no menos de 1 000 000 de toneladas brutas de arqueos de buques tanques, hayan depositado ante el Secretario General los oportunos instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2 Para todo Estado que posteriormente ratifique, acepte o apruebe el presente protocolo, o que se adhiera al mismo, el Protocolo entrará en vigor el nonagésimo día siguiente a la fecha en que el Estado de que se trate haya depositado el oportuno instrumento.

Artículo VI

1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquiera de las Partes en cualquier momento posterior a la fecha de entrada en vigor del Protocolo para la Parte de que se trate.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General.

3 La denuncia surtirá efecto un año después de que se haya depositado ante el Secretario General el instrumento de denuncia, o transcurrido cualquier otro período mayor que pueda estipularse en dicho instrumento.

Artículo VII

1 La Organización podrá convocar la oportuna conferencia para revisar o enmendar el presente Protocolo.

2 A petición de un tercio cuando menos de las Partes en el Protocolo, la Organización convocará una conferencia de las Partes a fines de revisión o enmienda del presente Protocolo.

Artículo VIII

1 El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General.

2 El Secretario General:

a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o que se hayan adherido al mismo, de:

- i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento, así como de la fecha en que se produzcan tales firma o depósito;
- ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;
- iii) el depósito de todo instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que tal denuncia surta efecto;
- iv) toda enmienda al presente Protocolo;

- b) remitirá ejemplares certificados auténticos del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado y a los que se hayan adherido al mismo.

Artículo IX

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Secretario General remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar certificado auténtico del mismo a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo X

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas francés e inglés, y ambos textos tendrán la misma autenticidad. Se prepararán traducciones oficiales en los idiomas español y ruso, que se depositarán junto con el original firmado.

HECHO EN LONDRES el diecinueve de noviembre de mil novecientos setenta y seis.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto, firman el presente Protocolo.

ANEXO 3

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA CONSTITUCION DE UN FONDO
INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1971**

(Complementario del Convenio internacional sobre responsabilidad
civil nacida de daños debidos a contaminación
por hidrocarburos, 1969)

Los Estados Partes en el presente Convenio,

QUE SON PARTES en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil
nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, adoptado en Bruselas
el 29 de noviembre de 1969,

CONSCIENTES de los peligros de contaminación creados por el transporte marí-
timo internacional de hidrocarburos a granel,

CONVENCIDOS de la necesidad de garantizar una indemnización adecuada a las
personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de las fugas
o descargas de hidrocarburos procedentes de los buques,

CONSIDERANDO que el Convenio internacional de 29 de noviembre de 1969 sobre
responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos,
al establecer un régimen de indemnización de los daños ocasionados por contami-
nación en los Estados Contratantes y de los costos impuestos por las medidas
destinadas a evitar o a reducir al mínimo dichos daños, dondequiera que éstas se
adopten, constituye un avance considerable hacia el logro de este objetivo,

CONSIDERANDO NO OBTANTE que mientras dicho régimen impone a los propietarios
de buques una carga financiera adicional, no proporciona en todos los casos una
indemnización plena a las víctimas de los daños debidos a contaminación por
hidrocarburos,

CONSIDERANDO ADEMÁS que las consecuencias económicas de los daños debidos a
contaminación por hidrocarburos resultantes de las fugas o las descargas de hidro-
carburos transportados a granel por vía marítima en buques debieran recaer no
sólo en la industria naviera sino también en las empresas interesadas en el
cargamento de hidrocarburos,

CONVENCIDOS de la necesidad de elaborar un sistema de indemnización y resarcimiento complementario del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, con miras a garantizar que para las víctimas de los sucesos de contaminación ocasionada por hidrocarburos se disponga de una indemnización plena y que al mismo tiempo se exonere a los propietarios de buques en lo que respecta a las cargas financieras adicionales que les impone el mencionado Convenio,

TOMANDO NOTA de la resolución relativa a la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, aprobada el 29 de noviembre de 1969 por la Conferencia jurídica internacional sobre daños causados por la contaminación de las aguas del mar,

CONVIEREN:

Disposiciones generales

Artículo 1

A los efectos del presente Convenio, regirán las siguientes definiciones:

1 "Convenio de Responsabilidad Civil": el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacido de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, adoptado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.

2 "Buque", "persona", "propietario", "hidrocarburos", "daños ocasionados por contaminación", "medidas preventivas", "suceso" y "Organización": términos y expresiones cuyo sentido es el que se les da en el artículo 1 del Convenio de Responsabilidad Civil, con la salvedad de que, en esa enumeración, el término "hidrocarburos" significará exclusivamente hidrocarburos persistentes de origen mineral.

3 "Hidrocarburos sujetos a contribución": crudos y fueloil tal como se definen en los subpárrafos a) y b) infra:

a) "crudos": toda mezcla líquida de hidrocarburos que se encuentre en forma natural en la tierra, haya sido o no tratada para hacer posible su transporte. En este término se incluyen también los crudos de los

que se hayan extraído ciertas fracciones de destilados (llamados a veces crudos "descabezados") o a los que se hayan agregado ciertas fracciones de destilados llamados a veces crudos "reconstituidos").

- b) "Fueloil": destilados pesados o residuos de crudos o combinaciones de estos productos destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía, de calidad equivalente a la que especifica la "American Society for Testing and Materials" en su Especificación para Fueloil N^o 4 (designación D 396-69), o más pesados.

4 "Franco": la unidad a que se hace referencia en el artículo V, párrafo 9, del Convenio de Responsabilidad Civil.

5 "Arqueo del buque": expresión con el mismo sentido que en el artículo V, párrafo 10, del Convenio de Responsabilidad Civil.

6 "Tonalada": referida a los hidrocarburos, la tonelada métrica.

7 "Fideler": toda persona que provee un seguro u otra garantía financiera destinada a cubrir la responsabilidad del propietario, con arreglo a lo dispuesto en el artículo VII, párrafo 1, del Convenio de Responsabilidad Civil.

8 "Instalación terminal": todo emplazamiento destinado al almacenamiento de hidrocarburos a granel, apropiado para recibir hidrocarburos llegados en un medio de transporte acuático; la expresión incluye toda instalación situada mar adentro y conectada a dicho sitio.

9 Cuando un suceso esté constituido por una serie de acontecimientos, se entenderá que ha tenido lugar en la fecha del primero de dichos acontecimientos.

Artículo 2

1 Por el presente Convenio se constituye un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación, al que se dará el nombre de "Fondo internacional de indemnización de daños debidos debidos a contaminación por hidrocarburos", en adelante llamado "el Fondo", con las siguientes finalidades:

- a) proveer indemnización de los daños ocasionados por contaminación en la medida en que sea insuficiente la protección separada por el Convenio de Responsabilidad Civil;

- b) exonerar a los propietarios de buques en lo que respecta a las cargas financieras adicionales que les impone el Convenio de Responsabilidad Civil, quedando la exoneración sujeta a condiciones que garanticen el cumplimiento de los convenios relativos a la seguridad en la mar y el de otros convenios;
- c) dar efectividad a los objetivos conexos establecidos en el presente Convenio.

2 En todo Estado Contratante se reconocerá el Fondo como una persona jurídica con capacidad, en virtud de la legislación del Estado de que se trate, para ejercer derechos y contraer obligaciones y para ser parte en toda acción iniciada ante los tribunales de dicho Estado. Todo Estado Contratante reconocerá al Director del Fondo (en adelante llamado el "Director") como representante legal de éste.

Artículo 3

El presente Convenio se aplicará:

1 En cuanto a la indemnización que se estipula en el artículo 4, exclusivamente a los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Contratante, incluido el mar territorial de éste, y a las medidas preventivas tomadas para evitar o reducir al mínimo tales daños.

2 En cuanto al resarcimiento de los propietarios y de los fiadores de éstos, que se estipula en el artículo 5, exclusivamente a los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil, incluido el mar territorial, por un buque matriculado en un Estado Contratante o que enarbore el pabellón de éste y a las medidas preventivas tomadas para evitar o reducir al mínimo tales daños.

Indemnización y resarcimiento

Artículo 4

1 Para el logro de la finalidad que se le asigna en el artículo 2, párrafo 1 a), el Fondo indemnizará a toda persona que sufra daños ocasionados por contaminación si, de conformidad con lo establecido en el Convenio de Responsabilidad

Civil, esa persona no ha podido obtener una indemnización plena y adecuada de los daños porques:

- a) de los daños ocasionados no nazca responsabilidad con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil;
- b) el propietario responsable de los daños con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil sea financieramente insolvente para dar pleno cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera provista en virtud del artículo VII de dicho Convenio no cubra las reclamaciones de indemnización de los daños, o sea insuficiente para satisfacerlas; el propietario será considerado financieramente insolvente para dar cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera será considerada insuficiente si la persona que sufre los daños no ha podido obtener como reparación la cuantía íntegra de la indemnización a que tenga derecho en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, después de haber tomado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que disponga;
- c) la cuantía de los daños rebase la responsabilidad del propietario limitada en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, artículo V, párrafo 1, o en virtud de los dispuesto en cualquier otro convenio internacional que haya en vigor o esté abierto a la firma, ratificación o adhesión en la fecha del presente Convenio.

Los gastos que razonablemente haya tenido el propietario o los sacrificios razonable y voluntariamente realizados por éste para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación se considerarán como daños ocasionados por contaminación, a los fines del presente artículo.

2 El Fondo no contraerá ninguna obligación en virtud del párrafo precedente si:

- a) prueba que los daños ocasionados por contaminación resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o se debieron a escapes o descargas de hidrocarburos procedentes de un buque de guerra o de otro buque cuya propiedad o utilización corresponda a un Estado y que esté destinado exclusivamente, en el momento de producirse el suceso, a servicios no comerciales del Gobierno; o

b) el reclamante no puede demostrar que los daños resultaron de un suceso relacionado con uno o más buques.

3 Si el Fondo prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona, el Fondo podrá ser exonerado total o parcialmente de su obligación de indemnizar a dicha persona, con la salvedad, no obstante, de que no habrá tal exoneración respecto de las medidas preventivas que sean indemnizables en virtud del párrafo 1. En todo caso, el Fondo será exonerado en la medida en que el propietario del buque haya sido exonerado en virtud del artículo III, párrafo 3, del Convenio de Responsabilidad Civil.

4 a) A reserva de los dispuesto en otro sentido en el subpárrafo b) del presente párrafo, la cuantía total de las indemnizaciones pagaderas por el Fondo en virtud del presente artículo estará limitada, en relación con un suceso cualquiera, de modo que la suma global de dicha cuantía y la cuantía de indemnización efectivamente pagada en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil respecto de los daños ocasionados por contaminación en el territorio de los Estados Contratantes, incluida toda suma respecto de la cual el Fondo tenga la obligación de resarcir al propietario con arreglo al artículo 5, párrafo 1, del presente Convenio, no excederá de 450 millones de francos.

b) La cuantía total de la indemnización pagadera por el Fondo en virtud del presente artículo respecto de daños ocasionados por contaminación resultantes de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible no excederá de 450 millones de francos.

5 Si la cuantía de las reclamaciones que hayan sido reconocidas contra el Fondo rebasa la cuantía total de las indemnizaciones pagaderas por éste en virtud del párrafo 4, se distribuirá la cuantía disponible de manera que la proporción existente entre una reclamación reconocida y la cuantía de indemnización efectivamente cobrada por el reclamante en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil y del presente Convenio sea igual para todos los reclamantes.

6 La Asamblea del Fondo (en adelante llamada "la Asamblea"), teniendo en cuenta la experiencia adquirida a raíz de los sucesos que se hayan producido y en particular la cuantía de los daños que de ellos resulte, así como las fluctuaciones monetarias, podrá acordar la modificación de la cuantía de 450 millones de francos a que se hace referencia en el párrafo 4, subpárrafos a) y b),

siempre que esa cifra no sea en ningún caso superior a 900 millones de francos ni inferior a 450 millones de francos. La cuantía así modificada se aplicará a los sucesos que se produzcan después de la fecha en que se adopte la decisión de efectuar la modificación.

7 A petición de un Estado Contratante, el Fondo podrá usar sus buenos oficios según sea necesario para ayudar a ese Estado a obtener con prontitud el personal, los materiales y los servicios necesarios para que el citado Estado pueda tomar las medidas destinadas a evitar o reducir los daños ocasionados por contaminación a raíz de un suceso respecto del cual pueda solicitarse al Fondo el pago de indemnización en virtud del presente Convenio.

8 El Fondo podrá, ajustándose a las condiciones que se establezcan en su Reglamento interior, dar facilidades de crédito con objeto de que se tomen medidas preventivas contra los daños ocasionados por contaminación a raíz de un suceso concreto respecto del cual pueda solicitarse al Fondo el pago de indemnización en virtud del presente Convenio.

Artículo 5

1 Para el logro de la finalidad que se le asigna en el artículo 2, párrafo 1 b), el Fondo recargará al propietario y al fiador de éste por lo que respecta a la porción de la cuantía total de la responsabilidad que, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil:

- a) exceda de una cuantía equivalente a 1500 francos por cada tonelada de arqueo del buque o de una cuantía de 125 millones de francos, si ésta es inferior, y
- b) no exceda de una cuantía equivalente a 2 000 francos por cada tonelada del mencionado arqueo o de una cuantía de 210 millones de francos, si ésta es inferior, con la salvedad de que el Fondo no contraerá ninguna obligación en virtud del presente párrafo, si los daños ocasionados por contaminación resultaron de la conducta dolosa del propietario.

2 La Asamblea podrá decidir que el Fondo, en las condiciones establecidas en su Reglamento interior, contraiga obligaciones de fiador respecto de los buques a que se hace referencia en el artículo 3, párrafo 2, en lo que concierne a la porción de responsabilidad a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo. No obstante, el Fondo sólo contraerá esas obligaciones si el propietario así lo solicita y si éste mantiene un seguro u otra garantía financiera

adecuados que cubran la responsabilidad del propietario estipulado en el Convenio de Responsabilidad Civil hasta una cuantía equivalente a 1 500 francos por cada tonelada de arqueado del buque o una cuantía de 125 millones de francos, si ésta es inferior. Si el Fondo contrae dichas obligaciones, se entenderá que el propietario ha cumplido en cada uno de los Estados Contratantes con el artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil, por lo que respecta a la porción de su responsabilidad antes mencionada.

3 El Fondo podrá ser exonerado total o parcialmente de las obligaciones que le impone el párrafo 1 respecto del propietario y del fiador de éste si prueba que como resultado de culpa o connivencia efectivas del propietario:

a) el buque desde el cual se haya producido la fuga de hidrocarburos originaria de los daños ocasionados por contaminación no ha cumplido con las prescripciones establecidas en:

i) el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, en su forma emendada en 1962; o en

ii) la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960; o en

iii) el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966; o en

iv) el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, 1960; o en

v) toda enmienda a los antedichos convenios que haya sido declarada importante de conformidad con el artículo XVI 5) del convenio mencionado en el apartado i), con el artículo IX e) de la convención mencionada en el apartado ii) o con el artículo 29 3) d) o 4 d) del convenio mencionado en el apartado iii), siempre que la enmienda de que se trate haya estado en vigor al menos durante los doce meses anteriores a la fecha del suceso; y

b) el suceso o los daños se debieron total o parcialmente a incumplimiento de las referidas prescripciones.

Lo dispuesto en el presente párrafo se aplicará independientemente de que el Estado Contratante en el cual esté matriculado el buque o cuyo pabellón enarbolará éste sea o no parte en el instrumento pertinente.

4 Al entrar en vigor un nuevo convenio destinado a sustituir total o parcialmente a uno cualquiera de los instrumentos indicados en el párrafo 3, la Asamblea podrá fijar, con antelación mínima de seis meses, la fecha en que el nuevo convenio vendrá a sustituir al instrumento de que se trate, o a una parte de éste, a los fines del párrafo 3. No obstante, todo Estado parte en el presente Convenio podrá, antes de esa fecha, declarar al Director que no acepta tal sustitución; en este caso la decisión de la Asamblea no surtirá efecto alguno respecto de los buques matriculados en el Estado de que se trate o que enarboleen el pabellón de éste en la fecha del suceso. Esa declaración podrá ser retirada en cualquier momento posterior y en todo caso dejará de surtir efectos cuando el Estado de que se trate se constituya en Parte en el nuevo convenio.

5 Todo buque que cumpla con lo prescrito en una enmienda a uno de los instrumentos indicados en el párrafo 3 o con lo prescrito en un nuevo convenio, si la enmienda o el convenio estén destinados a sustituir total o parcialmente a ese instrumento, será considerado, a los efectos del párrafo 3, como buque que cumple con lo prescrito en dicho instrumento.

6 El Fondo, cuando actuando como fiador en virtud del párrafo 2, haya pagado indemnización de daños ocasionados por contaminación de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil, podrá valerse del derecho de resarcimiento contra el propietario en los casos y en la medida en que el Fondo hubiese sido exonerado, de conformidad con el párrafo 3, de la obligación de resarcir al propietario en virtud del párrafo 1.

7 Los gastos que razonablemente haya tenido el propietario y los sacrificios razonable y voluntariamente realizados por éste para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación, se considerarán incluidos en la responsabilidad del propietario a los fines del presente artículo.

Artículo 6

1 Los derechos de indemnización estipulados en el artículo 4, o los de resarcimiento estipulados en el artículo 5, prescribirán, a menos que se interponga una acción en virtud de dichos artículos o que se haya cursado una notificación de conformidad con el artículo 7, párrafo 6, dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se haya producido el daño. Sin embargo, en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños.

2 No obstante lo dispuesto en el párrafo precedente, el derecho del propietario o de su fiador a exigir resarcimiento contra el Fondo en virtud del artículo 5, párrafo 1, no prescribirá en ningún caso antes de que haya expirado un plazo de seis meses contados a partir de la fecha en que el propietario o su fiador hayan tenido conocimiento de la interposición de una acción en contra de ellos en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil.

Artículo 7

1 A reserva de las disposiciones del presente Artículo consignadas a continuación, las acciones de indemnización contra el Fondo en virtud del artículo 4 o de resarcimiento, en virtud del artículo 5 del presente Convenio, sólo se interpondrán ante el tribunal competente en virtud del artículo IX del Convenio de Responsabilidad Civil respecto de las acciones iniciadas contra el propietario que es responsable de los daños ocasionados por contaminación a raíz del suceso de que se trate o que habría sido responsable si no hubiesen mediado las disposiciones del artículo III, párrafo 2, de este último Convenio.

2 Todo Estado Contratante garantizará que sus tribunales tienen la necesaria jurisdicción para entender en las acciones interpuestas contra el Fondo a que se hace referencia en el párrafo 1.

3 Cuando se haya interpuesto una acción de indemnización de daños ocasionados por contaminación ante un tribunal competente en virtud del artículo IX del Convenio de Responsabilidad Civil contra el propietario de un buque o su fiador, dicho tribunal tendrá competencia jurisdiccional exclusiva por lo que respecta a cualquier acción interpuesta contra el Fondo a fines de indemnización o de resarcimiento en virtud de lo dispuesto en el artículo 4 o en el artículo 5 del presente Convenio respecto de los mismos daños. Sin embargo, cuando en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil se haya interpuesto una acción de indemnización de daños ocasionados por contaminación ante un tribunal de un Estado que sea Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil pero no en el presente Convenio, toda acción contra el Fondo en virtud del artículo 4 o del artículo 5, párrafo 1, del presente Convenio, se interpondrá a elección del reclamante, ya ante un tribunal del Estado en que el Fondo tenga su sede, ya ante cualquier tribunal de un Estado Parte en el presente Convenio que sea competente en virtud del artículo IX del Convenio de Responsabilidad Civil.

4 Todo Estado Contratante dispondrá lo necesario para que el Fondo tenga derecho a intervenir como Parte en cualquier acción judicial iniciada de conformidad con el artículo IX del Convenio de Responsabilidad Civil contra el propietario de un buque o su fiador ante un tribunal competente de ese Estado.

5 A reserva de lo dispuesto en otro sentido en el párrafo 6, el Fondo no estará obligado por ningún fallo o decisión nacidos de acciones judiciales en las que no haya sido Parte ni por ningún arreglo en el que no sea Parte.

6 Cuando en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil se inicie contra el Fondo, ante un tribunal competente de un Estado Contratante, una acción de indemnización de daños ocasionados por contaminación, cada una de las partes de la acción judicial habrá de poder, en virtud de la legislación nacional del Estado de que se trate, notificar al Fondo que se inició la acción. Si esa notificación se ha realizado de conformidad con las formalidades exigidas por las leyes del tribunal que entiende en el asunto y con tiempo suficiente y de un modo tal que el Fondo ha estado en situación de intervenir efectivamente como parte en la acción, todo fallo que dicte el tribunal respecto de ésta será, cuando haya adquirido carácter definitivo y ejecutorio en el Estado en que fue pronunciado, de cumplimiento obligatorio para el Fondo en el sentido de que éste no podrá impugnar los hechos y las conclusiones inherentes a tal fallo aun en el caso de que no haya intervenido en el procedimiento correspondiente a la acción.

Artículo 8

A reserva de cualquier decisión relativa a la distribución a que se hace referencia en el artículo 4, párrafo 5, todo fallo dictado contra el Fondo por un tribunal que tenga jurisdicción de conformidad con el artículo 7, párrafos 1 y 3, cuando haya adquirido carácter ejecutorio en el Estado en que fue originado y no se encuentre sujeto en ese Estado a recursos ordinarios de revisión, podrá ser reconocido y ejecutoriado en cada Estado Contratante en las condiciones que se prescriben en el artículo X del Convenio de Responsabilidad Civil.

Artículo 9

1 A reserva de lo dispuesto en el artículo 5, el Fondo podrá, respecto de cualquier cuantía de indemnización de daños ocasionados por contaminación que el Fondo pague de conformidad con el artículo 4, párrafo 1 del presente Convenio,

adquirir por subrogación, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, los derechos de que pudiera gozar la persona así indemnizada contra el propietario o su fiador.

2. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos de recurso o de subrogación del Fondo contra personas distintas de aquellas a las que se hace referencia en el párrafo precedente. En todo caso, el derecho del Fondo a la subrogación contra esas personas no será inferior al del asegurador de la persona a la cual se haya pagado en concepto de indemnización o de resarcimiento.

3. Sin perjuicio de cualesquiera otros derechos de subrogación o de recurso que puedan existir contra el Fondo, un Estado Contratante o un organismo del mismo que haya pagado indemnización de daños ocasionados por contaminación de conformidad con lo dispuesto en su legislación nacional, adquirirá por subrogación los derechos de que la persona así indemnizada habría gozado en virtud del presente Convenio.

Contribuciones

Artículo 10

1. Las contribuciones al Fondo se pagarán, respecto de cada Estado Contratante, por cualquier persona que durante el año civil a que se hace referencia en el artículo 11, párrafo 1 por lo que respecta a las contribuciones iniciales, y en el artículo 12, párrafo 2 a) o párrafo 2 b) por lo que respecta a las contribuciones anuales, haya recibido hidrocarburos sujetos a contribución en cantidades que en total excedan de 150 000 toneladas:

- a) en los puertos o instalaciones terminales situadas en el territorio del Estado de que se trate, cuando dichos hidrocarburos hayan sido transportados por mar hasta esos puertos o instalaciones terminales; y
- b) en cualesquiera instalaciones situadas en el territorio del Estado Contratante de que se trate, cuando dichos hidrocarburos hayan sido transportados por mar hasta un puerto o instalación terminal de un Estado no Contratante y descargados en ese puerto o instalación terminal, a condición de que tales hidrocarburos sólo se tengan en cuenta en virtud del presente subpárrafo al producirse su primera recepción en un Estado Contratante después de que hayan sido descargados en ese Estado no Contratante.

- 2 a) A los fines del párrafo 1, cuando la cantidad de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el territorio de un Estado Contratante por cualquier persona durante un año civil, sumada a la cantidad de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el mismo Estado Contratante durante ese año por cualquier persona o personas asociadas, exceda de 150 000 toneladas, aquella persona pagará contribuciones respecto de la cantidad efectivamente recibida por ella aun cuando esta cantidad no exceda de 150 000 toneladas.
- b) Por "persona asociada" se entenderá toda filial o entidad sometida a fiscalización en común. El que una persona quede comprendida o no en esta definición será algo que decidirá la legislación nacional del Estado interesado.

Artículo 11

1 Respecto de cada Estado Contratante, las contribuciones iniciales estarán constituidas por una cantidad que, por lo que respecta a cada una de las personas a las que se hace referencia en el artículo 10, se calculará sobre la base de una suma fija por cada tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por la persona de que se trate durante el año civil anterior a aquél en que el presente Convenio entre en vigor para dicho Estado.

2 La suma a que se hace referencia en el párrafo 1 será establecida por la Asamblea dentro de un plazo de dos meses contados a partir de la entrada en vigor del presente Convenio. En el desempeño de esta función la Asamblea fijará la suma, en la medida de lo posible, de manera que el monto total de las contribuciones iniciales fuese, si se establecieran tales contribuciones respecto del 90% de las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución transportados mundialmente por mar, igual a 75 millones de francos.

3 Las contribuciones iniciales se pagarán respecto de cada Estado Contratante dentro de los tres meses siguientes a la fecha en que el Convenio entre en vigor respecto del Estado de que se trate.

Artículo 12

1 Con miras a calcular [respecto de cada una de las personas a las que se hace referencia en el artículo 10], el monto de las contribuciones anuales adeudadas,

si las hay, y teniendo en cuenta la necesidad de mantener suficiente liquidez, la Asamblea elaborará para el año civil una estimación, en forma de presupuesto, de:

1) Gastos

- a) costos y gastos de administración del Fondo en el año considerado y todo déficit resultante de las operaciones efectuadas en los años anteriores;
- b) pagos que el Fondo efectuará en el año considerado a fin de satisfacer las reclamaciones, contra el Fondo que se adeuden, en virtud del artículo 4 o del artículo 5, incluido el reembolso, de los préstamos previamente obtenidos por el Fondo para satisfacer dichas reclamaciones, en la medida en que la cuantía total de dichas reclamaciones respecto de un suceso cualquiera no exceda de 15 millones de francos;
- c) pagos que el Fondo efectuará en el año considerado a fin de satisfacer reclamaciones contra el Fondo que se adeuden en virtud del artículo 4 o del artículo 5, incluido el reembolso de los préstamos previamente obtenidos por el Fondo para satisfacer dichas reclamaciones, en la medida en que la cuantía total de dichas reclamaciones respecto de un suceso cualquiera exceda de 15 millones de francos.

ii) Ingresos

- a) excedentes de caja correspondientes a operaciones efectuadas en los años anteriores, incluidos los intereses devueltos;
- b) contribuciones iniciales que hayan de pagarse en el curso del año;
- c) contribuciones anuales, si son necesarias para equilibrar el presupuesto;
- d) todo otro ingreso.

2. Por lo que respecta a cada una de las personas a las que se hace referencia en el artículo 10, el monto de la contribución anual lo determinará por la Asamblea y se calculará, respecto de cada Estado Contratante:

- a) en la medida en que la contribución se destine a efectuar los pagos a que se hace referencia en el párrafo 1 i), a) y b), sobre la base de una suma fija por cada tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución

recibidos en el estado que corresponda por las personas a que se alude, durante el año civil anterior; y

- b) en la medida en que la contribución se destine a efectuar los pagos a que se hace referencia en el párrafo 1 i) c) del presente artículo, sobre la base de una suma fija por cada tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por la persona a que se alude durante el año civil anterior al año en que se produjo el suceso de que se trate, a condición de que el Estado a que se alude sea Parte en el presente Convenio en la fecha en que ocurrió el suceso.

3 Las sumas a que se hace referencia en el párrafo 2 ~~quinta~~ se calcularán dividiendo el monto total de las contribuciones abonables que proceda considerar por la cantidad total de los hidrocarburos sujetos a contribución en todos los Estados Contratantes durante el año considerado.

4 La Asamblea decidirá la proporción de la contribución anual que habrá que pagar inmediatamente en efectivo y fijará la fecha del pago. La parte restante de cada contribución anual se pagará previa notificación del Director.

5 El Director podrá, en los casos establecidos por el Reglamento interior del Fondo y de conformidad con las condiciones estipuladas en el mismo, requerir a un contribuyente para que provea garantía financiera respecto de las sumas por él adeudadas.

6 Toda petición de pago hecha en virtud del párrafo 4, se dividirá a pro rata entre los distintos contribuyentes.

Artículo 13

1 El monto de toda contribución que se adeude en virtud del artículo 12 y esté atrasada devengará intereses a una tasa que será establecida por la Asamblea para cada año civil, pudiéndose fijar tasas diferentes para circunstancias distintas.

2 Todo Estado Contratante dispondrá lo necesario para que se cumpla con toda obligación de contribuir al Fondo nacida del presente Convenio respecto de los hidrocarburos recibidos en el territorio del Estado de que se trate y tomará las medidas apropiadas de conformidad con su legislación, incluida la imposición

de las sanciones que pueda estimar necesarias, para que se cumpla efectivamente con tales obligaciones, si bien dichas medidas se aplicarán únicamente a las personas que tengan la obligación de contribuir al Fondo.

3 Cuando una persona que en virtud de lo dispuesto en los artículos 10 y 11 deba pagar contribuciones al Fondo no cumpla con esa obligación respecto de cualquiera de tales contribuciones o parte de ella y se atrase en el pago un periodo que exceda de 3 meses, el Director tomará en nombre del Fondo todas las medidas apropiadas contra dicha persona a fin de cobrar la cantidad adeudada. No obstante, si el contribuyente en mora es manifiestamente insolvente o si las circunstancias así lo justifican, la Asamblea podrá, oída la opinión del Director, acordar que no se inicie ni se prosiga acción alguna contra el contribuyente.

Artículo 14

1 Todo Estado Contratante podrá, al depositar su instrumento de ratificación o de adhesión o en cualquier momento posterior, declarar que contrae por cuenta propia las obligaciones que en virtud del presente Convenio incumben a toda persona que deba pagar contribuciones al Fondo de conformidad con el artículo 10, párrafo 1, en respecto de los hidrocarburos recibidos en el territorio del Estado de que se trate. La declaración se hará por escrito y en ella se especificarán cuáles son las obligaciones contraídas.

2 Cuando se haga una declaración en virtud del párrafo 1 antes de que el presente Convenio, entre en vigor de conformidad con el artículo 40, tal declaración será depositada ante el Secretario General de la Organización, quien, después de que haya entrado en vigor el Convenio pondrá la misma en conocimiento del Director.

3 Toda declaración hecha en virtud del párrafo 1 después de la entrada en vigor del presente Convenio se depositará ante el Director.

4 Toda declaración hecha de conformidad con el presente artículo podrá ser retirada por el Estado pertinente mediante notificación escrita de éste al Director. Dicha notificación surtirá efecto tres meses después de haber sido recibida por el Director.

5 Todo Estado obligado por una declaración hecha en virtud del presente artículo deberá, en toda acción promovida en contra suya ante un tribunal competente respecto de cualquier obligación especificada en la declaración, renunciar a toda inmunidad que de otro modo pudiera tener derecho a invocar.

Artículo 15

1 Todo Estado Contratante dispondrá lo necesario para que toda persona que en el territorio del Estado de que se trate reciba hidrocarburos sujetos a contribución en cantidades tales que deba pagar contribuciones al Fondo, figure en una lista que el Director elaborará y mantendrá actualizada de conformidad con las disposiciones del presente artículo consignadas a continuación.

2 A los fines indicados en el párrafo 1, todo Estado Contratante notificará al Director, en el plazo y en la forma que prescribe el Reglamento Interior del Fondo, el nombre y la dirección de toda persona que respecto del Estado de que se trate deba pagar contribuciones al Fondo de conformidad con el artículo 10, así como los datos relativos a las cantidades pertinentes de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por tal persona durante el año civil anterior.

3 A fin de comprobar quiénes son, en cualquier momento dado, las personas que deben pagar contribuciones al Fondo de conformidad con el artículo 10, párrafo 1, y de determinar, cuando proceda, las cantidades de hidrocarburos que deberán tenerse en cuenta respecto de cualquiera de las personas a que se hace referencia, para calcular el monto de sus respectivas contribuciones, la lista constituirá una prueba prima facie de los hechos que en ella consten.

Organización y Administración

Artículo 16

El Fondo tendrá una Asamblea, una Secretaría al frente de la cual habrá un Director y, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21, un Comité Ejecutivo.

Asamblea

Artículo 17

La Asamblea estará constituida por todos los Estados Contratantes del presente Convenio.

Artículo 18

A reserva de lo dispuesto en el artículo 26, las funciones de la Asamblea serán:

- 1 elegir en cada uno de los periodos de sesiones ordinarios a su Presidente y a dos Vicepresidentes que permanecerán en funciones hasta el siguiente de esos periodos;
- 2 establecer su propio reglamento interior con sujeción a lo dispuesto en el presente Convenio;
- 3 aprobar el Reglamento interior del Fondo necesario para el buen funcionamiento de éste;
- 4 nombrar al Director y tomar disposiciones para el nombramiento del personal que pueda ser necesario y establecer las condiciones de servicio del Director y de ese personal;
- 5 aprobar el presupuesto anual y fijar las contribuciones anuales;
- 6 nombrar a los interventores y aprobar las cuentas del Fondo;
- 7 aprobar la liquidación de reclamaciones promovidas contra el Fondo, adoptar decisiones en lo que respecta a la distribución entre los reclamantes de la cuantía disponible para indemnizar de conformidad con el artículo 4, párrafo 5, y establecer las condiciones de acuerdo con las cuales podrán efectuarse pagos provisionales respecto de reclamaciones para garantizar que las víctimas de los daños ocasionados por contaminación sean indemnizadas tan pronto como sea posible;
- 8 elegir a los miembros de la Asamblea que hayan de tener representación en el Comité Ejecutivo, tal como se dispone en los artículos 21, 22 y 23;
- 9 crear los órganos auxiliares de carácter provisional o permanente que considere necesarios;
- 10 decidir qué Estados no Contratantes y qué organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales de carácter internacional serán autorizados a participar, sin derecho a voto, en las reuniones de la Asamblea, del Comité Ejecutivo y de los órganos auxiliares;

- 11 dar al Director, al Comité Ejecutivo y a los órganos auxiliares instrucciones relativas a la administración del Fondo;
- 12 examinar y aprobar los informes y las actividades del Comité Ejecutivo;
- 13 supervisar la debida aplicación del Convenio y de las decisiones tomadas por ella misma;
- 14 desempeñar las demás funciones que se le asignen en virtud del Convenio o que sean de otro modo necesarias para el buen funcionamiento del Fondo.

Artículo 19

1 La Asamblea se reunirá en periodo de sesiones ordinario una vez cada año civil, previa convocatoria del Director; no obstante, si la Asamblea asigna al Comité Ejecutivo las funciones indicadas en el artículo 18, párrafo 5, los periodos de sesiones ordinarios de la Asamblea se celebrarán cada dos años.

2 El Director, a petición del Comité Ejecutivo o de un tercio al menos de los miembros de la Asamblea convocará a ésta en periodo de sesiones extraordinario; podrá convocarla también por iniciativa propia en periodos de esa naturaleza tras consultar con el Presidente de la Asamblea. El Director anunciará a los miembros dichos periodos con antelación mínima de treinta días.

Artículo 20

Una mayoría de los miembros de la Asamblea constituirá quórum para sus reuniones.

Comité Ejecutivo

Artículo 21

Se constituirá el Comité Ejecutivo en el primer periodo de sesiones ordinario de la Asamblea siguiente a la fecha en que el número de Estados Contratantes sea ya de 15.

Artículo 22

1 El Comité Ejecutivo estará integrado por un tercio de los miembros de la Asamblea y en todo caso por no menos de siete o más de quince miembros. Cuando

el número de miembros de la Asamblea no sea divisible por tres, el tercio a que se hace referencia se calculará utilizando el número inmediatamente superior, que sea múltiplo de tres.

2 En la elección de los miembros del Comité Ejecutivo, la Asamblea habrá de:

- a) asegurar una distribución geográfica equitativa de los puestos del Comité sobre la base de una representación adecuada de los Estados Contratantes particularmente expuestos a los riesgos de la contaminación ocasionada por hidrocarburos y de los Estados Contratantes que tengan grandes flotas de buques tanques; y
- b) elegir la mitad de los miembros del Comité o, si el número total de miembros que haya que elegir es impar, el número de miembros que sea equivalente a la mitad del número total menos uno, entre los Estados Contratantes en cuyo territorio se hayan recibido las mayores cantidades de hidrocarburos que haya que tener en cuenta en virtud del artículo 10 durante el año civil anterior, a condición de que el número de Estados elegibles en virtud del presente subpárrafo se limite tal como se indica en la siguiente tabla:

Número total de miembros del Comité	Número de Estados elegibles en virtud del subpárrafo b)	Número de Estados que procede elegir en virtud del subpárrafo b)
7	5	3
8	6	4
9	6	4
10	8	5
11	8	5
12	9	6
13	9	6
14	11	7
15	11	7

3 Un miembro de la Asamblea que, siendo elegible, no haya sido elegido en virtud del subpárrafo b), no podrá ser elegido para ningún puesto que quede en el Comité Ejecutivo.

Artículo 23

- 1 Los miembros del Comité Ejecutivo permanecerán en funciones hasta la clausura del siguiente periodo de sesiones ordinario de la Asamblea.
- 2 Salvo en la medida en que pueda ser necesario para el cumplimiento de lo prescrito en el artículo 22, ningún Estado Miembro de la Asamblea podrá desempeñar funciones en el Comité Ejecutivo más de dos mandatos consecutivos.

Artículo 24

- 1 El Comité Ejecutivo se reunirá al menos una vez cada año civil previa convocatoria del Director notificada con 30 días de antelación, ya sea por iniciativa de éste ya a petición del Presidente del Comité o de un tercio al menos de sus miembros. Se reunirá en los lugares que se consideren convenientes.

Artículo 25

Dos tercios al menos de los miembros del Comité Ejecutivo constituirán quórum para las reuniones de éste.

Artículo 26

- 1 Las funciones del Comité Ejecutivo serán:
 - a) elegir a su Presidente y aprobar su propio reglamento interior, salvo que se disponga otra cosa en el presente Convenio;
 - b) asumir y desempeñar en lugar de la Asamblea las siguientes funciones:
 - i) tomar disposiciones para el nombramiento del personal, exceptuado el Director, que pueda ser necesario y establecer las condiciones de servicio de ese personal;
 - ii) aprobar la liquidación de las reclamaciones promovidas contra el Fondo y tomar todas las demás medidas que en relación con dichas reclamaciones se indican en el artículo 18, párrafo 7;
 - iii) dar al Director instrucciones relativas a la administración del Fondo y supervisar la debida aplicación, por parte de aquél, del Convenio, de las decisiones de la Asamblea y de las decisiones tomadas por el propio Comité; y
 - c) desempeñar las demás funciones que le asigne la Asamblea.

- 2 El Comité Ejecutivo elaborará y publicará todos los años un informe acerca de las actividades del Fondo durante el año civil anterior.

Artículo 27

Los miembros de la Asamblea que no sean miembros del Comité Ejecutivo tendrán el derecho de asistir a las reuniones de éste en calidad de observadores.

La Secretaría

Artículo 28

- 1 La Secretaría estará integrada por el Director y el personal que pueda necesitarse para la administración del Fondo.
- 2 El Director será el representante legal del Fondo.

Artículo 29

- 1 El Director será el más alto funcionario administrativo del Fondo y, con sujeción a las instrucciones que reciba de la Asamblea y del Comité Ejecutivo, desempeñará las funciones que le sean asignadas por el presente Convenio, el Reglamento interior, la Asamblea y el Comité Ejecutivo.
- 2 Incombe especialmente al Director:
 - a) nombrar al personal necesario para la administración del Fondo;
 - b) tomar todas las medidas apropiadas para la buena administración del haber del Fondo;
 - c) cobrar las contribuciones adeudadas en virtud del presente Convenio, dando especial cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 13, párrafo 3;
 - d) en la medida en que sea necesario para hacer frente a las reclamaciones promovidas contra el Fondo y para el desempeño de las demás funciones del Fondo, emplear los servicios de expertos jurídicos, financieros y de otra índole;

- e) tomar todas las medidas apropiadas para hacer frente a las reclamaciones promovidas contra el Fondo dentro de los límites y en las condiciones que se establezcan en el Reglamento interior del Fondo, incluida la liquidación final de las reclamaciones sin previa aprobación de la Asamblea o del Comité Ejecutivo cuando así lo disponga dicho Reglamento;
- f) preparar y presentar a la Asamblea o al Comité Ejecutivo, según corresponda, los estados de cuentas y los proyectos de presupuesto correspondientes a cada año civil;
- g) ayudar al Comité Ejecutivo en la preparación del informe a que se hace referencia en el artículo 26, párrafo 2;
- h) preparar, reunir y distribuir los papeles, documentos, órdenes del día, actas e información que puedan ser necesarios para el trabajo de la Asamblea, del Comité Ejecutivo y de los órganos auxiliares.

Artículo 30

En el cumplimiento de sus deberes, el Director y el personal y los expertos nombrados por él no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún Gobierno ni de ninguna autoridad ajena al Fondo. Se abstendrán de actuar en forma alguna que sea incompatible con su condición de funcionarios internacionales. Todo Estado Contratante se compromete por su parte a respetar el carácter exclusivamente internacional de las funciones del Director y del personal y los expertos nombrados por él y a no tratar de influir en ellos por lo que hace al cumplimiento de sus deberes.

Finanzas

Artículo 31

1 Todo Estado Contratante sufragará los gastos originados por los emolumentos, viajes y otras causas, de la delegación que asista en representación suya a la Asamblea y de sus representantes en el Comité Ejecutivo y en los órganos auxiliares.

2 Todo otro gasto originado por el funcionamiento del Fondo será sufragado por el Fondo.

Votación

Artículo 32

La votación en la Asamblea y en el Comité Ejecutivo estará regida por las disposiciones siguientes:

- a) cada miembro tendrá un voto;
- b) a reserva de lo dispuesto en otro sentido en el artículo 33, las decisiones de la Asamblea y del Comité Ejecutivo se tomarán por voto mayoritario de los miembros presentes y votantes;
- c) las decisiones para las cuales se requiera una mayoría de tres cuartos o de dos tercios se tomarán por el voto mayoritario de tres cuartos o de dos tercios, según proceda, de los presentes;
- d) a los efectos del presente artículo la expresión "miembros presentes" significa "miembros presentes en la reunión en el momento de la votación" y la expresión "miembros presentes y votantes" significa "miembros presentes que emiten un voto afirmativo o negativo". Los miembros que se abstengan de votar se considerarán como no votantes.

Artículo 33

1 Requerirán una mayoría de tres cuartos las siguientes decisiones de la Asamblea:

- a) un aumento de conformidad con el artículo 4, párrafo 6, de la cuantía máxima de las indemnizaciones pagaderas por parte del Fondo;
- b) la decisión, tomada de conformidad con el artículo 5, párrafo 4, relativa a la sustitución de los instrumentos a que se hace referencia en dicho párrafo;
- c) la asignación al Comité Ejecutivo de las funciones indicadas en el artículo 18, párrafo 5.

2 Requerirán una mayoría de dos tercios las siguientes decisiones de la Asamblea:

- a) todo acuerdo que tome en virtud del artículo 13, párrafo 3, de no iniciar ni proseguir acción alguna contra un contribuyente;

- b) el nombramiento del Director en virtud del artículo 18, párrafo 4;
- c) la creación de órganos auxiliares en virtud del artículo 18, párrafo 9.

Artículo 34

- 1 El Fondo, su haber, sus ingresos, incluidas las contribuciones, y demás bienes suyos gozarán en todos los Estados Contratantes de exención de toda clase de impuestos directos.
- 2 Cuando el Fondo haga compras considerables de bienes muebles o inmuebles o haga realizar trabajos importantes que sean necesarios para el ejercicio de sus actividades oficiales y cuyo costo incluya impuestos indirectos o impuestos sobre las ventas, los Gobiernos de los Estados Miembros tomarán, siempre que les sea posible, las medidas pertinentes para la remisión o el reembolso del importe de los derechos e impuestos de que se trate.
- 3 No se otorgará exención alguna en el caso de derechos, impuestos o gravámenes que constituyan simplemente el pago de servicios de utilidad pública.
- 4 El Fondo gozará de exención de cualesquiera derechos de aduana, impuestos u otros impuestos conexos respecto de artículos importados o exportados por él o en su nombre para uso oficial. Los artículos así importados no podrán ser cedidos a título oneroso ni a título gratuito en el territorio del país en el que fueron importados, salvo en las condiciones convenidas con el Gobierno de ese país.
- 5 Las personas que paguen contribuciones al Fondo así como las víctimas y los propietarios de buques que reciban indemnización del Fondo, estarán sujetos a la legislación fiscal del Estado en donde hayan de pagar impuestos, sin que se les confiera a este respecto ninguna exención especial ni beneficio alguno.
- 6 La información relativa a los distintos contribuyentes proporcionada a los efectos del presente Convenio no podrá ser divulgada fuera del Fondo, excepto en la medida en que sea estrictamente necesario para permitir que el Fondo desempeñe sus funciones, incluidas las de incoar acciones judiciales o defenderse en ellas.
- 7 Independientemente de las reglamentaciones actuales o futuras en lo que concierne a divisas o a la transferencia de éstas, los Estados Contratantes autorizarán sin restricción alguna la transferencia y el pago de cualquier contribución al Fondo y de cualquier indemnización liquidada por el Fondo.

Disposiciones transitorias

Artículo 35

1 El Fondo no contraerá obligación alguna en virtud del artículo 4 o del artículo 5 por lo que respecta a los sucesos que acaescan dentro de un periodo de 120 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Convenio.

2 No podrán promoverse contra el Fondo antes de la expiración de un plazo de 240 días contados a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio reclamaciones interpuestas a fines de indemnización en virtud del artículo 4 ni reclamaciones interpuestas a fines de reembolso en virtud del artículo 5, originadas por sucesos acaecidos después de transcurridos 120 días pero dentro de los 240 días siguientes a la entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo 36

El Secretario General de la Organización convocará el primer periodo de sesiones de la Asamblea. Este periodo de sesiones tendrá lugar lo antes posible después de la entrada en vigor del presente Convenio, en todo caso, dentro de un plazo no superior a 30 días contados a partir de dicha entrada en vigor.

Clausulas finales

Artículo 37

1 El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados que hayan firmado el Convenio de Responsabilidad Civil, o que se adhieran al mismo, y por cualquier Estado representado en la Conferencia sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971. El Convenio permanecerá abierto a la firma hasta el 31 de diciembre de 1972.

2 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4, el presente Convenio habrá de ser ratificado, aceptado o aprobado por los Estados que lo han firmado.

3 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4, el presente Convenio estará abierto a adhesión por parte de los Estados que no lo hayan firmado.

4 El presente Convenio sólo podrá ser objeto de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión por parte de los Estados que hayan ratificado, aceptado o aprobado el Convenio de Responsabilidad Civil, o que se hayan adherido a éste.

Artículo 38

1 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando el oportuno instrumento oficial ante el Secretario General de la Organización.

2 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio respecto de todos los Estados Contratantes que lo sean en ese momento, o de que se hayan cumplido todos los requisitos necesarios para la entrada en vigor de la enmienda respecto de esas partes, se considerará aplicable al Convenio modificado por esa enmienda.

Artículo 39

Antes de que el presente Convenio entre en vigor todo Estado al depositar el instrumento a que se hace referencia en el artículo 38, párrafo 1, y a partir de entonces anualmente, en una fecha que fijará el Secretario General de la Organización, deberá notificar a éste el nombre y la dirección de toda persona que respecto de ese Estado tenga obligación de contribuir al Fondo en virtud del artículo 10, así como los datos relativos a las cantidades pertinentes de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por dicha persona sea ésta cual fuere, en el territorio de dicho Estado durante el año civil anterior.

Artículo 40

1 El presente Convenio entrará en vigor el noagésimo día siguiente a la fecha en que se hayan cumplido los siguientes requisitos:

- a) que al menos ocho Estados hayan depositado ante el Secretario General de la Organización los oportunos instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y
- b) que el Secretario General de la Organización haya recibido información, de conformidad con el artículo 39, en el sentido de que las personas que en dichos Estados deban pagar contribuciones en virtud del artículo 10, han recibido durante el año civil anterior una cantidad total de al menos 750 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución.

2 Sin embargo, el presente Convenio no entrará en vigor antes de que el Convenio de Responsabilidad Civil haya entrado en vigor.

3 Para todo Estado que posteriormente ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio o que se adhiera al mismo, el Convenio entrará en vigor el nonagésimo día siguiente a la fecha en que el Estado de que se trate haya depositado el oportuno instrumento.

Artículo 41

1 El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquiera de los Estados Contratantes en cualquier momento posterior a la fecha en que haya entrado en vigor para el Estado de que se trate.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización.

3 La denuncia surtirá efecto un año después de que se haya depositado ante el Secretario General de la Organización el instrumento de denuncia, o transcurrido cualquier otro periodo mayor que pueda estipularse en dicho instrumento.

4 Se entenderá que la denuncia del Convenio de Responsabilidad Civil constituye una denuncia del presente Convenio. Dicha denuncia surtirá efecto en la misma fecha en que surta efecto la denuncia del Convenio de Responsabilidad Civil de conformidad con el párrafo 3 del artículo XVI de ese Convenio.

5 No obstante la denuncia que haya efectuado un Estado Contratante en virtud del presente artículo, se continuarán aplicando todas las disposiciones del presente Convenio relativas a las obligaciones de pagar contribuciones en virtud del artículo 10 respecto de uno de los sucesos a que se hace referencia en el artículo 12, párrafo 2 b) que se produzca antes de que surta efecto la denuncia.

Artículo 42

1 Todo Estado Contratante podrá, dentro del plazo de 90 días contados a partir del depósito de un instrumento de denuncia que a juicio de tal Estado suponga un aumento considerable del monto de las contribuciones pagaderas por los restantes Estados Contratantes, pedir al Director que convoque a la Asamblea en

periodo de sesiones extraordinario. El Director convocará a la Asamblea de manera que ésta se reúna a más tardar 60 días después de la recepción de la petición.

2 Por propia iniciativa el Director podrá convocar a la Asamblea en periodo de sesiones extraordinario dentro del plazo de 60 días contados a partir del depósito de un instrumento de denuncia, si estima que dicha denuncia va a suponer un aumento considerable del monto de las contribuciones pagaderas por los restantes Estados Contratantes.

3 Si la Asamblea, en periodo de sesiones extraordinario convocado de conformidad con los párrafos 1 ó 2, decide que la denuncia supondrá un aumento considerable del monto de las contribuciones pagaderas por los restantes Estados Contratantes, cualquiera de estos Estados podrá, a más tardar 120 días antes de la fecha en que dicha denuncia surta efectos, denunciar el presente Convenio con efectividad a partir de la misma fecha.

Artículo 43

1 El presente Convenio dejará de tener vigencia en la fecha en que el número de Estados Contratantes asociada hasta ser inferior a tres.

2 Los Estados Contratantes obligados por el presente Convenio la víspera del día en que éste deje de tener vigencia, habrán de hacer posible que el Fondo ejerza las funciones que se describen en el artículo 44 y para ese fin solamente, seguirán obligados por el presente Convenio.

Artículo 44

1 Aun cuando el presente Convenio dejara de tener vigencia, al Fondo:

- a) cumplirá sus obligaciones respecto de todo suceso acaecido antes de que el Convenio haya dejado de tener vigencia;
- b) estará facultado para ejercer su derecho a exigir contribuciones en la medida en que tales contribuciones sean necesarias para el cumplimiento de las obligaciones indicadas en el subpárrafo a), con inclusión de los gastos de administración del Fondo que sean necesarios para este fin.

2 La Asamblea tomará todas las medidas apropiadas para proceder a la liquidación del Fondo, incluida la distribución de manera equitativa, entre las personas que hayan contribuido al Fondo, de todo haber remanente.

3 A los fines del presente artículo, el Fondo seguirá siendo una persona jurídica.

Artículo 45

1 La Organización podrá convocar la oportuna conferencia para revisar o enmendar el presente convenio.

2. A petición de un tercio cuando menos de los Estados Contratantes, la Organización convocará una conferencia de los Estados Contratantes a fines de revisión o enmienda del presente Convenio.

Artículo 46

1 El presente convenio será depositado ante el Secretario General de la Organización.

2 El Secretario General de la Organización:

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o que se hayan adherido al mismo de:
 - i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento, así como de la fecha en que se produzcan tales firma o depósito;
 - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;
 - iii) toda denuncia del Convenio y la fecha en que ésta surta efecto;
- b) remitirá ejemplares certificados auténticos del presente Convenio a todos los Estados firmantes del mismo y a todos los Estados que se adhieran a él.

Artículo 47

Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General de la Organización remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar certificado auténtico a fines de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 48

El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas francés e inglés, y ambos textos tendrán la misma autenticidad. Se prepararán traducciones oficiales en los idiomas español y ruso, que se depositarán con el ejemplar original firmado.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos plenipotenciarios, debidamente autorizados al efecto, firman el presente Convenio.

HECHO en Bruselas el dieciocho de diciembre de mil novecientos setenta y uno

ANEXO 4

PROCOLO DE 1976 CORRESPONDIENTE AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE
LA CONSTITUCION DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION EN
DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1971

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROCOLO,

CONSIDERANDO el estudio que han hecho del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, dado en Bruselas el 18 de diciembre de 1971,

CONVIENEN:

Artículo I

A los fines del presente Protocolo:

- 1 Por "Convenio" se entenderá el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971.
- 2 La expresión "Convenio de Responsabilidad Civil" tendrá el sentido que se le da en el Convenio.
- 3 El término "Organización" tendrá el sentido que se le da en el Convenio.
- 4 Por "Secretario General" se entenderá el Secretario General de la Organización.

Artículo II

Se sustituye el párrafo 4 del artículo 1 del Convenio por el texto siguiente:

Por "unidad de cuenta" o "unidad monetaria" se entenderá la unidad de cuenta o la unidad monetaria, según proceda, a que se hace referencia en el artículo V del Convenio de Responsabilidad Civil, enmendado por el correspondiente Protocolo aprobado el 19 de noviembre de 1976.

Artículo III

Todas las cuantías a que se hace referencia en el Convenio se enmendarán, cuando quiera que se les mencione, del modo siguiente:

a) Artículo 4:

- i) se sustituye "450 millones de francos" por "30 millones de unidades de cuenta o 450 millones de unidades monetarias";
- ii) se sustituye "900 millones de francos" por "60 millones de unidades de cuenta o 900 millones de unidades monetarias".

b) Artículo 5:

- i) se sustituye "1 500 francos" por "100 unidades de cuenta o 1 500 unidades monetarias";
 - ii) se sustituye "125 millones de francos" por "8 333 000 unidades de cuenta o 125 millones de unidades monetarias";
 - iii) se sustituye "2 000 francos" por "133 unidades de cuenta o 2 000 unidades monetarias";
 - iv) se sustituye "210 millones de francos" por "14 millones de unidades de cuenta o 210 millones de unidades monetarias".
- c) En el artículo 11 se sustituye "75 millones de francos" por "5 millones de unidades de cuenta o 75 millones de unidades monetarias".
- d) En el artículo 12 se sustituye "15 millones de francos" por "un millón de unidades de cuenta o 15 millones de unidades monetarias".

Artículo IV

1 El presente Protocolo estará abierto a la firma, para todo Estado signatario del Convenio o que se haya adherido al mismo y para todo Estado invitado a asistir a la Conferencia para la revisión de lo dispuesto acerca de la unidad de cuenta en el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, celebrada en Londres del 17 al 19 de noviembre de 1976. El Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización del 1 de febrero de 1977 al 31 de diciembre de 1977.

2 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 de este artículo, el presente Protocolo estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por parte de los Estados que lo hayan firmado.

3 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 de este artículo, el presente Protocolo estará abierto a la adhesión de los Estados que no lo hayan firmado.

4 El presente Protocolo podrá ser objeto de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión por parte de los Estados Partes en el Convenio.

Artículo V

1 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando el oportuno instrumento oficial ante el Secretario General.

2 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Protocolo respecto de todas las Partes que lo sean en ese momento, o de que se hayan cumplido todos los requisitos necesarios para la entrada en vigor de la enmienda respecto de dichas Partes, se considerará aplicable al Protocolo modificado por esa enmienda.

Artículo VI

1 El presente Protocolo entrará en vigor para los Estados que lo hayan ratificado, aceptado o aprobado, o que se hayan adherido a él, el nonagésimo día siguiente a la fecha en que se hayan cumplido los siguientes requisitos:

- a) que por lo menos ocho Estados hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General, y
- b) que el Secretario General haya sido informado conforme al artículo 39, de que las personas obligadas en estos Estados a contribuir al Fondo en virtud de lo dispuesto en el artículo 10 del Convenio han recibido durante el año civil precedente por lo menos 750 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución.

2 No obstante, el presente Protocolo no entrará en vigor antes de la entrada en vigor del Convenio.

3 Para todo Estado que posteriormente ratifique, acepte o apruebe el presente Protocolo o que se adhiera al mismo, el presente Protocolo entrará en vigor el nonagésimo día siguiente a la fecha en que el Estado de que se trate haya depositado el oportuno instrumento.

Artículo VII

- 1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquiera de las Partes en cualquier momento posterior a la fecha de entrada en vigor del Protocolo para la Parte de que se trate.
- 2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento ante el Secretario General.
- 3 La denuncia surtirá efecto un año después de que haya sido depositado ante el Secretario General el instrumento de denuncia, o transcurrido cualquier otro periodo mayor que pueda estipularse en dicho instrumento.

Artículo VIII

- 1 La Organización podrá convocar la oportuna conferencia para revisar o enmendar el presente Protocolo.
- 2 A petición de un tercio cuando menos de las Partes en el Protocolo, la Organización convocará una conferencia de las Partes a fines de revisión o enmienda del presente Protocolo.

Artículo IX

- 1 El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General.
- 2 El Secretario General:
 - a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo de:
 - i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento, así como de la fecha en que se produzcan tales firma o depósito;
 - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;
 - iii) el depósito de todo instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que tal denuncia surta efecto;
 - iv) toda enmienda al presente Protocolo;
 - b) remitirá ejemplares certificados auténticos del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado y a los que se hayan adherido al mismo.

Artículo I

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Secretario General remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar certificado auténtico del mismo a fines de registro y publicación de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo II

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas francés e inglés, y ambos textos tendrán la misma autenticidad. La Secretaría de la Organización preparará traducciones oficiales en los idiomas español y ruso, que se depositarán junto con el original firmado.

HECHO EN LONDRES el diecinueve de noviembre de mil novecientos setenta y seis.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto, firman el presente Protocolo.

BIBLIOGRAFIA .

- ABRCASIS, D.W. The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships.
Butterworth Co., London U.K., 1978.
- ABRCASIS, D.W. Liability for Oil Pollution from Ships.
Graham LTD., London U.K., 1979.
- BARTON, R.P. The Maritime Dimension.
Allen Unwin LTD., London U.K., 1980.
- BROWN, E.D. The International Oil Pollution Compensation Fund and
and analytical Report on Fund Practice.
Trotman LTD., London, U.K., 1983.
- BROWN, E.D. The Role of Law in Prevention of Oil Pollution.
Trotman LTD., London U.K., 1979 .
- BLOCKER, P. Spreading and Evaporation of Oil Products on Water.
Conference of Ambers, Belgium, 1964.
- CERVANTES, R. Derecho Marítimo.
Má. Herrera, México, 1978.
- CERVANTES, R. Ley de Navegación y Comercio Marítimos, notas y críti-
cas.
Má. Herrera, México, 1978.
- GENTEN, R.N. Liability for Oil Pollution Damage.
Rio de Janeiro, Seminar, IMO, 1981.
- GESAMP-IMCO. Impact of Oil Pollution.
Published by OAP, Rome, 1977.
- GOLDIE, C. The Role of Protection and Indemnity Association with
particular reference to Oil Pollution.
Graham LTD., London, U.K., 1981.
- PINGAS, P. The Basics of Oil Pollution Clean up.
UNEP, Canada., 1979.
- IOPC FUND Claims Manual 1982.

- IOPC FUND Claims Manual 1983.
- IOPC FUND Claims Manual 1984.
- IOPC FUND. Compensation for Oil Pollution and the preparation of claims.
IOPC FUND.London.U.K. 1984.
- IOPC FUND. Información General sobre el Fondo Internacional de -
Indemnización.
IOPC FUND.Londres.G.B..1981.
- IMO. Official Records of the Conference on Establishment of
an International Compensation Fund.1971.
- IMO. Official Records of an International Conference on --
Marine Pollution.1969.
- IRGME.R.P. Shipping Law.
Sweet Maxwell.London U.K..1978.
- ITOFF. TOVALOP and CRISTAL.
ITOFF.Staple Hall.London.U.K..1980.
- ITOFF. Measures to Combat Oil Pollution.
ITOFF.LTD..London U.K.. 1980.
- LEBORUP.L. Legal Issues affecting the insurability of Oil Pollu-
tion.
Leiby and Mc Rae.New York.U.S.A..1980.
- LINDGREN.K. Oil and Chemical Pollution.
Ministry of Agriculture.Stockholm.Swedw.1977.
- LYZCHASS.F. Economic Evaluation of Enviromental effect of Oil Po-
llution.
American Petroleum Institute.London.U.K. 1979.
- KEMP.P. The History of Ships.
Orbish LTD..London U.K..1983.
- M'GONIGLE. Pollution Policies and International Law.
University of California.U.S.A..1979.

- NICHOLS.I. Compensation for Oil Pollution .
IMO.London.U.K..1982.
- OCIMP. Liability for Oil Pollution.
OCIMP.London.U.K.1982.
- OCIMP. Indemnity and Liability.
OCIMP.London.U.K..1983.
- OCIMP. CRISTAL, rules and members.
OCIMP.London.U.K..1982.
- OMI. Convenio Internacional para Prevenir la Contamina--
ción por Hidrocarburos, de 1954.(OILPOL/54).
- OMI. Convenio Internacional relativo a la Intervención en
Alta Mar, en casos de accidentes que causen Contamina
ción por Hidrocarburos, de 1969.(INTERVENTION/69).
- OMI. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación
por los Buques, de 1973.(MARPOL/73).
- 9 OMI. Convenio Internacional sobre Limitación de Responsa-
bilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo,
de 1976.(LLMC/76).
- OMI. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil
por Daños ocasionados por la Contaminación del Mar
por Hidrocarburos, de 1969.(CLC/69).
- OMI. Convenio sobre la Constitución de un Fondo Interna-
cional de Indemnización por Daños por Hidrocarburos,
de 1971.(Convenio del Fondo, de 1971.).
- ONU. Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho --
del Mar, de 1983.
- SANDBACH.F. Principles of Oil Pollution.
Longman.London.U.K..1982.
- SCT. Nómina de Convenios Internacionales Marítimos, de --
1985. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- VALENZUELA. M. Implicaciones del nuevo Derecho del Mar con respecto a la Organización Marítima Internacional.
Seminario de Bogotá, Colombia. 1983.
- VALENZUELA. M. Medidas para evitar la Contaminación por Petróleo.
CPPS. Lima, Perú. 1981.
- VALENZUELA. M. Disposiciones Jurisdiccionales de la Convención -- del Derecho del Mar y de los Convenios de la OMI.
Seminario sobre Derecho del Mar. Colombia. 1983.
- WARDLEY. S. The Control of Oil Pollution.
Graham LTD. London. U.K. 1976.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Reglamento de Policía de Puertos.
- IMO. International Conference on Liability and Compensation with the Carriage of Certain Substances by Sea, 1984.
Docts.:
LEG/CONF.6/DC.3. LEG/CONF.6/INF.6.
LEG/CONF/57.
Committee of Whole. LEG/CONF.6/SR.1 al 19.
Drafting Committee. LEG/CONF.6/DC/WP 1.
LEG/CONF.6/DC/WP 2.
LEG/CONF.6/DC/WP 3.
Commission on Final Clauses. LEG/CONF.6/PC/SR.1/PROV/
Reglamento Provisional. LEG/CONF/2.
- IOPC FUND. International Oil Pollution Compensation Fund Conference, 7th Assembly. 1984.
Docts. FUND/A.7/4.
FUND/A.7/5.
FUND/A.7/8.