

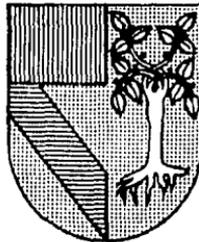
308909  
ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

UNIVERSIDAD PANAMERICANA

ESCUELA DE DERECHO

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

3  
rej.



LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL  
POR  
CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE;  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A

MIRIAM CAMARGO CUEN

MEXICO, D. F.

1986



## **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.

## INDICE GENERAL

	Pág.
Nota preliminar.....	I

### PARTE PRIMERA

#### LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DEL ESTADO

##### Capítulo I

##### EVOLUCION DE LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL

Introducción.....	I
-------------------	---

##### CAPITULO II

##### TEORIAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL

Consideraciones Generales.....	12
A) Teoría de la falta ( <u>maloficium</u> ).....	13
B) Teoría objetiva del riesgo.....	14
C) Teoría de la imputabilidad.....	15
D) Teoría del orden jurídico internacional.....	16

##### Capítulo III

##### NATURALEZA JURIDICA DE LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL

Consideraciones generales.....	20
--------------------------------	----

## CAPITULO IV

### LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR LAS CONSECUENCIAS PERJUDICIALES DE ACTOS NO PROHIBIDOS POR EL DERECHO INTERNACIONAL

1. Introducción.....	34
2. Regímenes convencionales de responsabilidad absoluta.....	37
3. Los trabajos de la Comisión de Derecho Internacional.....	39

## CAPITULO V

### LA REPARACION DEL DAÑO

1. Principios generales.....	46
2. El proyecto de la Comisión de Derecho Internacional.....	49

## PARTE SEGUNDA

### LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DEL ESTADO POR LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO

## CAPITULO VI

### LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO

1. Introducción.....	60
2. Responsabilidad internacional del Estado.....	63

## CAPITULO VII

### PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

1. La responsabilidad de los Estados.....	68
2. Fuentes de contaminación marina.....	71
a) La contaminación desde fuentes terrestres.....	71
b) La contaminación causada por buques.....	71
c) La contaminación por vertimiento.....	72

d) La contaminación procedente de la exploración y explotación de los fondos marinos y su subsuelo.....	72
e) La contaminación del medio marino desde la atmósfera y a través de ella.....	73

## CAPITULO VIII

### LA OMI Y LA PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

1. Consideraciones generales.....	79
2. Convenios de la OMI.....	80

## CAPITULO IX

### CONTAMINACION POR VERTIMIENTO Y POR BUQUES

A) La contaminación por vertimiento y por buques.....	85
B) La contaminación causada por buques.....	91
1) Estado de pabellón.....	92
2) Estado ribereño.....	93
3) Estado de puerto.....	95

## CAPITULO X

### RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR CONTAMINACION DEL MAR POR HIDROCARBUROS

El Marco legal.....	103
A) Acuerdos privados.....	104
B) El convenio de responsabilidad civil.....	106
a) Ambito territorial.....	108
b) Jurisdicción de los tribunales nacionales.....	108
c) Seguro obligatorio.....	108
d) Límites de la responsabilidad.....	109
e) Responsabilidad del propietario.....	109
C) La contaminación marina y los seguros.....	111
D) El Protocolo de 1984.....	113

## CAPITULO XI

### EL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION

1. Introducción.....	120
----------------------	-----

## CAPITULO XII

### LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACION

Consideraciones generales.....	127
--------------------------------	-----

## CAPITULO XIII

### LA CONTAMINACION DEL MAR EN EL DERECHO MEXICANO

1. Introducción.....	134
2. Fuentes nacionales.....	136
3. Fuentes internacionales.....	142
4. Consideraciones finales.....	147

NOTA PRELIMINAR.

El objeto de este trabajo, intitulado LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO, es el de tratar un ángulo nuevo dentro de la teoría de la responsabilidad internacional del Estado, como consecuencia del progreso de la ciencia y de la tecnología.

La preocupación de la comunidad internacional por la conservación del medio marino se remonta a principios del siglo XX cuando se creó en Copenhague la comisión internacional para la exploración del mar. No se trata aquí de analizar la llamada "contaminación natural", generada por la erosión de la tierra dentro de los océanos, la filtración de hidrocarburos de los fondos marinos y la radiación proveniente de los fondos de la tierra, sino de la producida por el hombre, en forma accidental o deliberada.

El Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación del Mar (GESAMP), adoptó una definición que se ha hecho clásica sobre la contaminación del medio marino: "Introducción por el hombre, en forma directa o indirecta, de sustancias o energía dentro del ambiente marino (incluidos los estuarios), con el resultado de efectos nocivos tales como perjuicios para los re--ursos vivos, peligro para la salud humana, obstáculos para las actividades marinas (incluida la pesca), empeoramiento de la calidad para el empleo del agua del mar, y reducción de las posibilidades de esparcimiento" (1).

Como bien lo ha anotado KALDONE G. NWEIHED, "la contaminación de los mares debida por un lado al transporte petrolero, y acrecentada por el extraordinario volumen de desperdicios y de residuos industriales y urbanos, por el otro, se ha convertido en un mal que produce presagiosos signos como manchas --

enormes de petróleo, concentración de nitratos rojizos y fosforescentes, cuerpos sólidos que flotan sobre la superficie y peces muertos arrojados a las playas" (2).

El informe del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas - - (ECOSOC) decla en 1971 que "el sistema ecológico marino es particularmente -- vulnerable a los efectos de la contaminación y, bajo su influjo, las cadenas alimenticias, estables y complejas, que abarcan numerosas especies tienden a quedar reducidas a otras más simples, menos estables y con menos especies" (3).

El incremento de la producción de hidrocarburos a partir de la década de 1940 ha aumentado la cantidad de petróleo movilizado a través del mar. Según las estadísticas, el aumento representa un 700 por ciento en los últimos 20 años. En 1985, el número de buques-tanque o tanqueros es tal que el número de toneladas de peso muerto es superior a 500.000.000, con unidades cuyo tonelaje es de 500.000 toneladas. Esto ha precipitado la contaminación de los mares con hidrocarburos a un nivel tal, que la principal despensa del mundo para los años venideros está en grave peligro.

Tan sólo en 1973 se estimaba que, por razón del transporte marítimo, anualmente ingresan al mar dos millones de toneladas de hidrocarburos. Esto no sólo constituye una grave amenaza contra el ecosistema de los océanos (la fauna y la flora), sino también contra millones de kilómetros de playas utilizadas para el esparcimiento y para el habitat de millones de aves anfibias y costaneras.

Aunque la contaminación por accidente es más bien excepcional (4), su fuente principal resulta de aquellas operaciones rutinarias de los buques, asociada

da a las operaciones de deslastre y limpieza de sus tanques, hasta convertirse en intencional o voluntaria (5).

Los expertos consideran cuatro contaminantes como los más peligrosos:

a) el petróleo y sus derivados; b) la radioactividad; c) los agentes químicos (pesticidas y detergentes), y, d) los desperdicios domésticos e industriales.

Pero no sólo el transporte del petróleo por mar genera contaminación del medio marino. Hay fuentes terrestres, como las operaciones de refinerías y petroquímicas que lanzan sus desechos al mar, el desperdicio de aceites quemados, de industrias de automotores, y la atmosférica proveniente de hidrocarburos evaporizados, provenientes en general de la combustión de motores.

Hay también otra contaminación peligrosa del medio marino, de la cual se viene ocupando, por fortuna, la Agencia Internacional de Energía Atómica (AIEA), con sede en Viena. La introducción de sustancias radioactivas en los océanos a causa de explosiones nucleares ha constituido uno de los mayores peligros de contaminación del medio marino. Pero también los desperdicios de baja radioactividad arrojados a lo profundo del mar, bien a través de tubos submarinos que penetran en las proximidades de un espacio marino cercano a una planta de energía nuclear, o bien en "contenedores de acero y concreto", que muchas veces, como en el caso de los Estados Unidos en el pasado, presentaron filtraciones.

Es evidente que el problema de la contaminación del medio marino afecta a todos los Estados de la comunidad internacional, con o sin litoral, en sus diversas fuentes, tal como lo prevé la Parte XII, "Protección y preservación del medio marino", de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho

del Mar (6). Por primera vez, en toda la historia del género humano, se ha proclamado que "los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino", de conformidad con el Derecho Internacional.

Este estudio se divide en dos partes: la primera analiza, en general, - la responsabilidad internacional del Estado, y la segunda, en particular, la responsabilidad internacional del Estado por la contaminación del medio marino.

Existe, por fortuna, una organización especializada de las Naciones Unidas encargada de los aspectos técnicos del medio marino: la Organización Marítima Internacional (OMI), cuya tarea principal consiste en promover la seguridad de la navegación internacional y prevenir la contaminación marina, especialmente la causada por hidrocarburos, mediante la creación de reglas y estándares de observancia universal.

Aunque el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1954, constituye el primer esfuerzo para preservar el medio marino, hay actualmente tres instrumentos básicos, que son analizados en la segunda parte: 1) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, con su protocolo de 1978 (MARPOL, 1973/78); - 2) el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969, con su protocolo de 1976, y 3) la Convención sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1971. Pero hay otros convenios que inciden sobre las actividades de la OMI: el Conve--

nio internacional sobre lneas de carga, 1966 (LL, 1966), vigente desde el 21 de julio de 1968; el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana - en el mar (SOLAS, 1974) y su protocolo de 1978; el Convenio internacional -- sobre normas de formaci3n, titulaci3n y guardia para la gente del mar, de 1978 - (STCW, 1978), y el Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los-abordajes, de 1972.

De este estudio queda por fuera el an3lisis del problema de la responsabilidad civil por el transporte mar3timo de sustancias radioactivas, al cuidado de la AIEA, sobre la base de la responsabilidad absoluta de los Estados.

Todos estos convenios dentro del marco de la OMI, as3 como tambi3n- los acuerdos privados, tales como TOVALOP (7) y CRISTAL (8), representan un avance importante en materia de responsabilidad civil, que ha dejado atr3s muchas teor3as.

En efecto, a partir de tales convenios parece haber sido superado el -- principal escollo, que era el de la culpa a ser demostrada. Se ha pasado a la responsabilidad objetiva, independientemente del factor subjetivo de la negligencia -- comprobada. El transporte de hidrocarburos es una industria altamente lucrativa, calificada de ultrarriesgosa o peligrosa en extremo, por lo cual se debe ubicar la responsabilidad del Estado de pabell3n. Estos progresos conducir3n directamente a la responsabilidad absoluta de los Estados por la contaminaci3n del medio marino, como en el caso de lanzamiento de objetos al espacio ultraterrestre.

Recu3rdese que el principio 7 de la "Declaraci3n de Estocolmo" (9),

dejó asentado que "los Estados deberán tomar todas las medidas posibles para impedir la contaminación de los mares por sustancias que puedan poner en peligro la salud del hombre, dañar los recursos vivos y la vida marina, menoscabar las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otras utilidades legítimas del mar".

Esta es apenas una introducción al estudio de la responsabilidad internacional del Estado por contaminación del medio marino, con especial referencia a la contaminación por hidrocarburos. Pero hay otras fuentes que cada día cobran una mayor importancia, como las procedentes de fuentes terrestres, la explotación y explotación de la plataforma continental, el vertimiento de desperdicios y materias tóxicas, la contaminación proveniente de la atmósfera o a través de ella, y la proveniente de la exploración y explotación de los fondos marinos (la Zona), considerados hoy como patrimonio común de la humanidad.

## NOTAS DE LA NOTA PRELIMINAR ...

1. Sobre la base de la propuesta del Comité Especial sobre Investigación Océanográfica/Comité Consultivo sobre Investigación de Recursos Marinos.
2. La contaminación marina ante el Derecho Internacional, Caracas, Imprenta Nacional, 1978, pág. 31.
3. El mar: preservación y control de la contaminación de los mares, E/5003, del 7 de mayo de 1971, pág. 25.
4. Los casos más citados de desastres son el del "Torrey Canyon" (marzo 18, 1967), que arrojó al mar 119,000 toneladas de petróleo, y el "Amoco Cádiz". (1978), que derramó 233.690 toneladas. El "Torrey Canyon" era un tanquero de tipo convencional de bandera liberiana que, cargado con 118.000 toneladas de petróleo kuwait en sus tanques desgastados, chocó con un arrecife y encalló el 18 de marzo de 1967 frente a las Siete Rocas, en la Costa de Cordualles, Gran Bretaña. Veinte mil toneladas de crudo derramado ensuciaron la costa de Cordualles y de Devon, amenazando desviarse hacia la costa opuesta, en Francia. Gran Bretaña y Francia alegaron haber gastado 12 millones de dólares en las operaciones de limpieza.
5. La contaminación operacional tiene lugar cuando se vierte al mar agua de lastre almacenada en compartimientos de carga, mezclada con residuos de hidrocarburo, y las mezclas oleosas (agua e hidrocarburos) que resultan de la limpieza de los tanques.
6. Al final se incluye como anexo. Esas fuentes de contaminación son: procedente de fuentes terrestres, de actividades relativas a los fondos marinos - sujetos a la jurisdicción nacional (plataforma submarina), de actividades - en la Zona (los fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional), por

- vertimiento, causada por buques y desde la atmósfera o a través de ella.
7. El Acuerdo voluntario entre propietarios de buques tanqueros relativo a - la responsabilidad por daños causados por derrame de hidrocarburos - -- (TOVALOP) no es un seguro, sino un convenio entre armadores de buques y tanqueros que fija reglas de responsabilidad civil, y data de 1969. Algunos lo consideran como un "cartel de responsabilidad civil".
  8. "CRISTAL" es un contrato relativo a un suplemento interno para cubrir la responsabilidad de los dueños de tanqueros, nacida de la contaminación de hidrocarburos prevista en TOPALOV. A diferencia de éste, "CRISTAL" es un convenio entre propietarios de las empresas petroleras que se obligan a incrementar hasta en US\$36.000.000.00 cualquier compensación para las víctimas de contaminación por hidrocarburos, pero incluidas todas las demás fuentes, si las hubiere, como sería el caso de indemnizaciones previamente recibidas por TOVALOP.
  9. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, reunida en Es tolmo del 6 al 16 de junio de 1972.

PARTE PRIMERA.

LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DEL ESTADO.

## CAPITULO I

EVOLUCION DE LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DEL ESTADO.Introducción.

Este es uno de los temas más complejos del Derecho Internacional. La responsabilidad internacional, en efecto, marca una clara distinción entre el Derecho Internacional de corte clásico, eminentemente punitivo (1), y el nuevo Derecho Internacional basado, por lo menos teóricamente, en la cooperación internacional a partir de la Carta de las Naciones Unidas, de 1945.

Hasta principios del siglo XX se sostenía que los Estados, en virtud de su soberanía, no podían incurrir en responsabilidad internacional por violaciones al Derecho Internacional en perjuicio de otro Estado y mucho menos por daños causados por actividades consideradas como lícitas por el Derecho Internacional. Tampoco se habían agudizado los problemas en la comunidad internacional como consecuencia de las actividades de los Estados en el mar, en la atmósfera y en el espacio ultraterrestre. Los Estados, además, eran ruedas sueltas dentro del engranaje internacional y los fuertes, como en las épocas de los piratas y corsarios, depredaban impunemente.

Al término de las guerras, los Estados vencedores imponían a los vencidos, por lo general, la responsabilidad internacional por el conflicto y eran cons--treñidos a pagar los daños y perjuicios y hasta una indemnización.

En 1907 el Convenio de La Haya sobre las leyes y costumbres de la -- guerra terrestre precisó: "El beligerante que viole lo dispuesto en dichas disposi-- ciones vendrá obligado, si el caso lo exige, al pago de una indemnización. Será -- responsable de todos los actos cometidos por las personas que formen parte de -- sus fuerzas armadas" (Art. 30.).

Los tratados de paz contenían, por lo general, una cláusula por medio-- de la cual todo Estado derrotado debía pagar una indemnización de guerra al Es-- tado vencedor, fundada, por supuesto, en la voluntad del más fuerte. El precio-- de la derrota era, en la mayor parte de los casos, la pérdida de derechos terri-- toriales. Al comenzar el siglo XX, la práctica comenzó a ser desechada en la -- medida en que el Derecho Internacional empezó a dejar de ser punitivo.

En los tratados de paz de 1919, que pusieron término a la llamada -- "gran guerra", se introdujo, a instancias de los Estados Unidos de América, el -- concepto de daños causados (2), en vez del principio consuetudinario de la indem-- nización de guerra. Al término de la Segunda Guerra Mundial, el régimen de re-- paraciones bélicas adquirió un carácter distinto: en primer término, dentro del-- concepto de reparaciones se incluye tanto el resarcimiento de los daños causados-- como la carga soportada por las naciones aliadas para lograr la victoria final so-- bre el "Eje" (3); y, en segundo término, aparte de los "reajustes territoriales", el sistema de reparaciones en especie, que los Estados acreedores de Alemania -- hicieron efectivas mediante incautaciones hechas en sus respectivas "zonas de -- ocupación".

En 1973, en el acuerdo de París sobre Vietnam, se incorporó el concepto de "ayuda posbélica" por parte de los Estados Unidos de América, que perdieron la guerra. Sin embargo, Vietnam ha estimado que se trata de indemnizaciones por daños causados en la guerra como consecuencia de las destrucciones causadas por las fuerzas de los Estados Unidos responsables de la agresión (4).

La responsabilidad internacional del Estado es una institución que va alcanzando perfiles propios en el Derecho Internacional del siglo XX y en la medida en que los Estados han renunciado, por lo menos teóricamente, a la amenaza o al uso de la fuerza en sus relaciones internacionales (5). O sea que, en la medida en que el Derecho Internacional deja de ser punitivo, avanza con perfiles propios la teoría y la práctica de la responsabilidad internacional del Estado. En suma, si los Estados, como sujetos del Derecho Internacional, están obligados a respetar el orden jurídico internacional, deben restituir las cosas a su estado normal o reparar el daño causado con sus actos o hechos ilícitos.

En su sentencia del 26 de julio de 1927, el Tribunal Permanente de Justicia Internacional estableció que "es un principio de derecho internacional-- que la violación de un compromiso lleva consigo la obligación de reparar en forma adecuada. La reparación es, pues, el complemento indispensable de la falta de aplicación de una convención, sin que sea necesario que esto esté inscrito en la-- misma convención" (6).

Los primeros intentos para adoptar una reglamentación sobre la responsabilidad internacional de los Estados, fracasaron en la conferencia de codificación de La Haya (7). A partir de 1953, la Asamblea General de las Naciones--

Unidas encomendó a la Comisión de Derecho Internacional (8) la tarea de codificar las reglas relativas a la responsabilidad internacional del Estado por actos ilícitos (9). En 1976, la Comisión preparó un proyecto de convención sobre responsabilidad internacional, que se examinará más adelante (10).

Aunque la Comisión de Derecho Internacional logró codificar los principios generales de la responsabilidad internacional por actos ilícitos del Estado, el problema sigue radicado en el origen de la responsabilidad internacional, ya que no hay un código penal internacional a semejanza de las legislaciones internas de los Estados.

Únicamente, por la vía de excepción, el Derecho Internacional Convencional prevé casos de responsabilidad absoluta internacional:

El artículo VI del Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes, de 1967, fija la responsabilidad internacional de los Estados partes. Y el Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales, de 1971, fija la responsabilidad internacional del Estado de lanzamiento por los daños causados por un objeto espacial tanto en la superficie de la tierra como fuera de ella (Arts. II y III).

Hay, asimismo, otros tratados que prevén un régimen de responsabilidad absoluta por las consecuencias dañosas resultantes de la utilización pacífica de la energía nuclear: a) Convención sobre responsabilidad de terceros en el campo de la energía nuclear (Paris, 1960); b) Convención sobre la responsabilidad de los-

operadores de los buques nucleares (Bruselas, 1962); c) Convención de Viena so  
bre la responsabilidad civil por daños nucleares (1963). Estos convenios no se re  
fieren directamente a la responsabilidad internacional del Estado, sino a la respon  
sabilidad civil de acuerdo con el derecho interno aplicable.

A partir de 1978, la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas incluyó en su programa de trabajo el estudio de la "responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el Derecho Internacional" (11). Esto, teniendo en cuenta que las normas consuetudinarias de la responsabilidad internacional por los actos ilícitos no responden a las nuevas -- necesidades de la comunidad internacional, especialmente de los daños transfronterizos que se produzcan como consecuencia material de actividades realizadas en su territorio o bajo su control. Tales actividades, llamadas "ultrapeligrosas", se re  
fieren básicamente a los usos pacíficos de la energía atómica o al transporte marítimo de petróleo.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, efectuada en Estocolmo del 5 al 16 de junio de 1972, incorporó el principio 21, según el cual "de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas y con los principios -- del Derecho Internacional, los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus propios recursos en aplicación de su propia política ambiental y la obligación de -- asegurar que las actividades que se lleven a cabo dentro de su jurisdicción o bajo su control no perjudiquen al medio de otros Estados, o de zonas situadas fuera -- de toda jurisdicción nacional" (12).

Ahora bien, el paso más importante en materia de responsabilidad de los Estados por contaminación del medio marino, aparece en el artículo 235 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, suscrita el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica (13), el cual señala:

"1. Los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional.

"2. Los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción.

"3. A fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas, así como, cuando proceda a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización".

Aparte de los tratados atrás mencionados, y mientras, con base en los proyectos de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, se adopta una convención general sobre la responsabilidad internacional del Estado, tanto por actos ilícitos, como por las consecuencias perjudiciales de actos prohibidos por el Derecho Internacional, la cuestión continuará rigiéndose por reglas--

consuetudinarias. El problema se presenta actualmente porque esas normas no -- permiten aún responsabilizar internacionalmente a un Estado por la contaminación transfronteriza, con excepción de que el propio Estado haya causado el perjuicio. O, si ha sido generado por operadores privados, se pueda demostrar que el Esta-- do no ha cumplido con su deber de "diligencia debida" (14).

Desde luego, hay que observar que en el siglo XX el Derecho Interna-- cional ha dado pasos fundamentales para la teoría y práctica de la responsabilidad internacional, pues se ha eliminado la primitiva responsabilidad absoluta para esta-- blecer principios básicos, como los que están siendo codificados dentro de las Na-- ciones Unidas. Y, en la medida en que avance la teoría de la responsabilidad in-- ternacional de los Estados el Derecho Internacional habrá logrado un ostensible -- progreso desde que en la Carta de las Naciones Unidas se incorporó el principio - básico de interdicción de la fuerza en las relaciones internacionales (15) y la - solución pacífica de las controversias internacionales (16), aunque haya aún Es-- tados que, preválidos de su poderío, sigan utilizando el "gran garrote" para -- aplastar a sus opositores (17).

## NOTAS DEL CAPITULO I...

1. Cuando los Estados tomaban en sus manos y se "hacían justicia" vindican---do la ofensa recibida.
2. El art. 231 del Tratado de Versalles se refiere a los daños materiales causa--dos por los Estados agresores, a los que se les impuso la obligación de reem--bolsar los gastos de la guerra y de indemnizar a los Estados vencedores.
3. Las indemnizaciones de guerra a los Estados vencidos (Alemania, Italia y Ja--pón) fueron acordadas en la Conferencia de Yalta el 11 de febrero de 1945--y en la Conferencia de Postdam de 2 de agosto de 1945 por los Estados Uni--dos de América, Gran Bretaña y la URSS.
4. Por medio del art. 21 del Acuerdo de París sobre Vietnam, los Estados Unidos se comprometieron a ayudar a la reconstrucción posbélica de Vietnam, esti--mada entre 12 y 15.000 millones de dólares. Para Vietnam la obligación de -reparar no sólo proviene del citado artículo 21, sino también del Reglamenta--do de La Haya sobre las leyes y costumbres de la guerra terrestre, de 1907, se--gún el cual "la parte en guerra que viola estos reglamentos debe reparar los daños" (art.3o.). La responsabilidad internacional de los Estados parte de -la violación de los cuatro convenios de Ginebra y su Protocolo I, que contie--nen las reglas aplicables a los conflictos armados, está prevista en el art. 91, el cual impone la obligación de indemnizar, por cuanto serán responsables --"por las personas que formen parte de sus fuerzas armadas" . Los cuatro --convenios humanitarios de la Cruz Roja Internacional contienen el principio de que "ninguna de las partes contratantes podrá exonerarse a sí misma, ni exo--nerar a otra parte contratante, de responsabilidades incurridas por ella o por--cualesquier otra parte contratante en virtud de las infracciones previstas".
5. Según el artículo 2o., numeral 4, de la Carta de las Naciones Unidas, "los--

miembros de la Organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas".

6. En el conflicto germano-polaco de Chorzow, en Recueil, pág. 21. También la Corte Internacional de Justicia ratificó la obligación de reparar el perjuicio causado por medio de su sentencia del 24 de mayo de 1928 en el caso de los rehenes diplomáticos de los Estados Unidos en Teherán, CIJ Reports, 1980, págs. 41-42.
7. Res. de la Asamblea de la Sociedad de las Naciones, adoptada el 22 de septiembre de 1924, a iniciativa de Suecia.
8. La Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas tiene como función específica la de "impulsar el desarrollo progresivo del derecho internacional y su codificación". Su Estatuto fue aprobado por la Asamblea General por medio de su resolución 174 (II) del 21 de noviembre de 1947 y enmendado por las resoluciones 485 (v) de 12 de diciembre de 1950, 984 (x) de 3 de diciembre de 1955, 1103 (XI) de 18 de diciembre de 1956, 1647 (XVI) de 6 de noviembre de 1961 y 36/39 de 18 de noviembre de 1981.
9. Res. 799 (VIII), del 7 de diciembre.
10. Desde 1965 la Comisión se ocupó de la codificación de las reglas sobre responsabilidad internacional del Estado. En 1962 se había constituido un subcomité compuesto por los juristas Roberto Ago, Herbert W. Briggs, André Gros, Eduardo Jiménez de Aréchaga, Manfred Lachs, Antonio de Luna, Angel Modesto Paredes, Senjun Tsuruaka, Grigory I. Tunkin y Mustafá Kamil Yassen. La Comisión preparó su proyecto en el vigésimo octavo período de sesiones (mayo 3 al 23 de julio de 1976). Ver: Informe de la Comisión sobre la labor realizada en su 28o. período de sesiones, Asamblea General, documentos oficiales, Suplemento núm. 10 (A/31/10). Asimismo, ver: Anuario de la Comisión

de Derecho Internacional 1980, Nueva York, Naciones Unidas, A/CN.4/SER.  
A/1980/ Add 1 (parte 2).

11. En su 30o. período de sesiones, la Comisión constituyó un grupo de trabajo para examinar la cuestión de la labor futura sobre ese tema y, después de examinar el informe del grupo de trabajo, nombró relator especial a Robert Q. Quentin-Baxter. Ver, "Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 10 (A/37/10), párrs. 114 a-201.
12. Adoptado en la 21a. sesión plenaria, 16 de junio de 1972. La Res. 2995 - -- (XXVII) "subraya que, en la exploración, explotación y el desarrollo de sus--recursos naturales, los Estados no deben causar efectos perjudiciales sensibles en zonas situadas fuera de su jurisdicción nacional".
13. PEDRO PABLO CAMARGO: La Convención sobre el derecho del mar, Bogotá, Temis, 1984.
14. Actualmente se fijan requisitos técnicos indispensables para garantizar el cumplimiento de la "diligencia debida". Es el caso, por ejemplo, de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que prevé el nivel de ruido permitido a las aeronaves al despegar o aterrizar. Igualmente la Agencia Internacional de Energía Atómica (AIEA) ha establecido requisitos para prevenir --radiaciones nucleares. Y la Organización Marítima Internacional (OMI) ha --emitido regulaciones sobre construcción de barcos especiales de transporte de petróleo para evitar fugas y contaminaciones.
15. Artículo 2/4 de la Carta de las Naciones Unidas: "Los miembros de la Organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los--propósitos de las Naciones Unidas".
16. Artículo 2/3, ibidem: "Los miembros de la Organización arreglarán sus contro--versias internacionales por medios pacíficos de tal manera que no se pongan--

en peligro ni la paz y la seguridad internacionales ni la justicia".

17. Por ejemplo, en el caso reciente de la decisión del presidente Ronald Reagan de desconocer por anticipado cualquier sentencia de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) en la demanda incoada por Nicaragua.

## CAPITULO II

TEORIAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONALConsideraciones generales.

Las teorías acerca de la responsabilidad del Estado se deben, básicamente, a los autores del Derecho Internacional, sin que hasta ahora haya existido unanimidad de criterio, salvo los principios codificados hasta ahora por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas. Todos los autores coinciden en algo de fondo, como es que "todo Estado al que sea imputable un acto que el derecho internacional repute ilícito debe una reparación al Estado en cuyo perjuicio se haya llevado a cabo dicho acto" (1).

El finado autor alemán OPPENHEIM dejó establecido que "la responsabilidad del Estado respecto a obligaciones internacionales es, por lo tanto, una responsabilidad de carácter jurídico" (2). Este autor sostuvo, mucho antes de que existiera la Carta de las Naciones Unidas, de 1945, que "la inobservancia de una obligación jurídica internacional constituye un delito internacional y el Estado víctima de él puede, sin perjuicio de sus obligaciones de un arreglo pacífico, obligar al Estado delincuente por medio de represalias e incluso por la guerra, a cumplir sus obligaciones internacionales" (3).

JIMENEZ DE ARECHAGA considera que "siempre que se viola, ya sea por acción o por omisión, un deber establecido en cualquier regla de derecho internacional, automáticamente surge una relación jurídica nueva. Esta relación se establece entre el sujeto al cual el acto es imputable, que debe 'responder'--

mediante una reparación adecuada, y el sujeto que tiene derecho de reclamar - la reparación por el incumplimiento de la obligación" (4).

Las teorías, por supuesto, se han multiplicado como resultado de lo -- que actualmente se entiende por responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el derecho internacional, debido al -- avance de las actividades de los Estados en el mar, el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre, y obviamente el desarrollo de la energía nuclear. Cada autor trata de explicar la responsabilidad internacional, unas veces en la falta, otras en -- la culpa, en el riesgo. Todo, empero, coinciden en algo básico: la necesidad de reparar el daño causado.

He aquí a continuación un resumen de las teorías sobre la responsabi-- lidad internacional del Estado:

A) Teoría de la falta (maleficium)

Esta es la más antigua tesis de la responsabilidad internacional en el-- Derecho Internacional y fue enunciada por el eximio jurista holandés HUGO GRO-- CIO: si, por culpa de un Estado, predeterminada por una acción u omisión de una obligación internacional, se comete una falta o se causa un daño a otro Estado, -- hay, en principio, responsabilidad internacional, y el Estado responsable está obli-- gado a reparar el daño causado (5).

Este autor es el que más ha tenido adeptos. Así, la Universidad de-- Harvard, en su proyecto de convención sobre la responsabilidad internacional - -

(1961), incluyó la tesis grociana: "el Estado es responsable en el plano internacional de toda acción u omisión que, desde el punto de vista del derecho internacional, constituye una falta". ¿Falta equivale a negligencia culpable?. Por sentado que no, pero sí es igual a culpa.

Se puede decir que esta tesis fue igualmente aceptada por la Comisión de Derecho Internacional al introducir la teoría del acto ilícito internacional como sinónimo de falta (6). Ciertamente, según el proyecto de artículos sobre la responsabilidad de los Estados, aprobado por la Comisión, "todo hecho internacionalmente ilícito de un Estado da lugar a la responsabilidad internacional de éste" (7). Y, conforme al artículo 3o., "hay hecho internacionalmente ilícito de un Estado cuando:

- a) un comportamiento consistente en una acción u omisión es atribuible según el derecho internacional al Estado; y b) ese comportamiento constituye -- una violación de una obligación internacional del Estado".

B) Teoría objetiva del riesgo.

Esta teoría fue enunciada por D. ANZILOTTI, quien la fundamenta en la -- garantía recíproca como fundamento del orden internacional (8). Para esta tesis hay una patente relación de causalidad entre la actividad del Estado y el acto ilícito internacional.

Tanto ANZILOTTI como GUGGENHEIM excluyen, por supuesto, el concepto-

de culpa, o sea el elemento psicológico de la responsabilidad que, según algunos autores, consiste en la intención ilícita y la negligencia del sujeto cuya conducta se imputa al Estado. Un Estado es responsable internacionalmente por la violación-- de cualquiera de sus obligaciones, sin que sea menester precisar el error psicológico o la mala intención de sus agentes.

Por supuesto, el riesgo para terceros a causa de ciertas actividades peligrosas y del daño generado, ha conducido a la aceptación del concepto jurídico de la responsabilidad absoluta por las consecuencias de tales actividades que, aunque ilícitas, implican riesgos. La teoría de la responsabilidad absoluta, que elimina-- el primer elemento de la responsabilidad internacional, como es el acto ilícito, se ha estipulado a través de un régimen convencional para actividades riesgosas, como la utilización de la energía nuclear, el uso del espacio ultraterrestre y los cuerpos celestes, incluida la luna, y las actividades de los Estados en el mar.

La teoría del riesgo ha conducido al principio de que todo Estado debe garantizar que no se produzcan daños en el medio ambiente de otros Estados, que se originen o produzcan en zonas sometidas a su jurisdicción. Se trata, entonces de una responsabilidad absoluta con relación al medio ambiente. Esto se examinará más adelante.

### C) Teoría de la imputabilidad.

Esta teoría de la imputabilidad del Estado por sus hechos ilícitos se basa en decisiones adoptadas por los tribunales internacionales (9). La responsabilidad internacional se funda en dos requisitos objetivos: a) que el hecho-- ilícito (acción u omisión) sea real y efectivamente imputable al Estado (10);

y, b) que ese hecho ilícito sea en violación del derecho internacional o se traduzca objetivamente en el incumplimiento de una obligación internacional del Estado.

Ciertamente esta tesis ha sido recogida por la Comisión del Derecho Internacional en su proyecto de artículos sobre la responsabilidad de los Estados: "hay hecho internacionalmente ilícito de un Estado cuando: a) un comportamiento consistente en una acción u omisión es atribuida según el derecho internacional al Estado; y b) ese comportamiento constituye una violación de una obligación internacional del Estado" (11).

#### D) Teoría del orden jurídico internacional.

En su respuesta al punto undécimo de la petición de información enviada a los gobiernos por el Comité preparatorio para la conferencia de codificación del derecho internacional, de 1980, el gobierno de Suiza afirmó: "El fundamento mismo de la responsabilidad recíproca de los Estados radica en la propia existencia de un orden jurídico internacional y en la necesidad de que los Estados se encuentren de observar ciertas reglas de conducta en sus relaciones mutuas" (12).

Esta tesis también fue adoptada por la Comisión de Derecho Internacional en su proyecto de artículos sobre la responsabilidad de los Estados:

En primer lugar, cuando afirma que "el hecho de un Estado sólo podrá calificarse de internacionalmente ilícito según el derecho internacional. En tal calificación no influirá que el mismo hecho esté calificado de ilícito según el derecho interno" (13).

Y, en segundo lugar, cuando señala que "hay violación de una obligación internacional por un Estado cuando un hecho de ese Estado no está en conformidad con lo que de él exige esa obligación" (14). Y la teoría del orden jurídico internacional no distingue el origen de la obligación, convencional, consuetudinario u otro., para que pueda constituirse la violación (15).

Sin lugar a dudas, la llamada teoría del orden jurídico internacional se ajusta al progreso del Derecho Internacional ocurrido a partir de la Carta de las Naciones Unidas, en 1945, que ha puesto, por lo menos teóricamente, una interdicción al empleo de la fuerza para establecer que las relaciones entre los Estados-- se fundan en el orden jurídico internacional, compuesto no sólo por reglas convencionales, sino también consuetudinarias. Sin ese orden jurídico internacional, la -- anarquía de la comunidad internacional sería patente, sobre todo si se atiende a -- la actual división política del mundo, que hace imposible un liderazgo absoluto y -- unilateral, como en las épocas de la Santa Alianza o del "Concierto Europeo".

Ese orden jurídico internacional supone la responsabilidad internacional-- de los Estados por sus hechos ilícitos, por una parte, y también por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el Derecho Internacional, pero que -- implican lesiones a otros Estados o a la misma comunidad internacional.

## NOTAS AL CAPITULO II...

1. BASDEVANT: Règles Générales du droit de la paix. La responsabilité internationale, en Rec. des Cours, 1936, IV, págs. 656-675.
2. L. OPPENHEIM: Cap. III, "Responsabilidad de los Estados", en Tratado de derecho internacional público, t. I, Vol. I, versión española de J. LOPEZ OLIVAN y J.M. CASTRO-RIAL, Barcelona, 1961, pág. 357.
3. Ibidem.
4. "9. Responsabilidad internacional", en Manual de derecho internacional público, editado por MÁX SORENSEN, México, D. F., Fondo de Cultura Económica, 1a. ed. en español, 1973, pág. 507.
5. Libro II, Cap. XVII, núm. 21: qui in culpa non est, natura ad nihil tenetur, en su obra clásica De jure belli ac pacis, libri III, Amsterdam, MDCCXX, págs. 462 y ss.
6. Falta es sinónimo de quebrantamiento de una obligación jurídica. Es la infracción de la ley.
7. Artículo 1o., responsabilidad del Estado por sus hechos internacionalmente ilícitos.
8. La responsabilité internationale des Etats a raison des dommages soufferts par les étrangers, en R. des C., 1906, págs/ 5-29 y 285-309.
9. Affaire des phosphates du Maroc (exceptions préliminaires), TPJI, 14 de junio de 1938, Aerie A/B núm. 47, pág. 18. Sentencia arbitral sobre el asunto Dickson Car Wheel Company, junio 1831, dictada por la Comisión General de Reclamaciones Estados Unidos-México, N.U. Recueil des sentences arbitrales, vol. IV, pág. 678.
10. La Comisión General de Reclamaciones Estados Unidos-México, creada conforme al tratado del 8 de septiembre de 1923, asentó que, "según el derecho internacional, fuera de toda convención"

para que un Estado pueda incurrir en responsabilidad es necesario que se le impute un hecho ilícito internacional, es decir, que se haya violado una obligación impuesta por una norma jurídica internacional". Asunto Dickson Car Wheel Company, julio 1931, en N.U. Recueil des sentences arbitrales, vol. IV, pág. 678. Asimismo, sentencia en el caso Internacional Fisheries Co., julio de 1931, ibidem, pág. 701.

11. Artículo 3o. del proyecto de convención. Documentos oficiales de la Asamblea General, 31 período de sesiones, Suplemento núm. 10 (A/31/10).
12. Sociedad de las Naciones, "Bases de discusión", etc., tomo III, Ginebra, 1929, pág. 24.
13. Artículo 4.- Calificación de un hecho del Estado de internacionalmente ilícito.
14. Artículo 16.- Existencia de una violación de una obligación internacional.
15. Artículo 17.- No pertinencia del origen de la obligación internacional violada.

## CAPITULO III

NATURALEZA JURIDICA DE LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL.Consideraciones generales.

Aunque es claro que el proyecto de artículos, preparado por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, constituye un serio esfuerzo para la adopción de reglas precisas de Derecho Internacional sobre la responsabilidad internacional del Estado, sin embargo la cuestión de la naturaleza jurídica de esa responsabilidad internacional es aún una cuestión compleja, no tanto por los hechos ilícitos de los Estados, como por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el Derecho Internacional.

La teoría acerca de la naturaleza jurídica de la responsabilidad internacional contiene, con base en la práctica internacional y en su codificación, los siguientes principios:

1. Para que pueda determinarse que existe responsabilidad internacional del Estado, es preciso que exista un hecho ilícito. Este principio fue reafirmado por el Tribunal Permanente de Justicia Internacional (TPJI): "Tratándose de un acto imputable a un Estado y que aparece como contrario a los derechos convencionales de otro, la responsabilidad internacional se establece directamente en el plano de las relaciones entre dichos Estados" (1).

El presupuesto del hecho ilícito ha sido codificado por la Comisión de--  
 Derecho Internacional de las Naciones Unidas en su proyecto: "Todo hecho inter-  
 nacionalmente ilícito de un Estado da lugar a la responsabilidad internacional de--  
 éste" (2). Aquí hay que acudir a la teoría de las fuentes del Derecho Interna--  
 cional y, en caso de controversia internacional, a lo preceptuado en el artículo 38  
 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia:

"1. La Corte, cuya función es decidir conforme al derecho internacio--  
 nal las controversias que le sean sometidas, deberá aplicar:

"a. las convenciones internacionales, sean generales o particulares,  
 que establecen reglas expresamente reconocidas por los Estados litigantes;

"b. La costumbre internacional como prueba de una práctica gene-  
 ralmente aceptada como derecho;

"c. Los principios generales de derecho reconocidos por las nacio--  
 nes civilizadas;

"d. Las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de -  
 mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la --  
 determinación de las reglas de derecho, sin perjuicio de lo dispuesto en el -  
 artículo 59".

Pero únicamente los actos o hechos ilícitos del Estado engendran respon-  
 sabilidad internacional. La responsabilidad de las organizaciones internacionales, -  
 en la hipótesis de hecho ilícitos, se rige, por lo general, por sus propios estatutos  
 y reglamentos. Así, por ejemplo, la responsabilidad de las Naciones Unidas en el

caso de sus funcionarios internacionales se rige por el Estatuto del Tribunal Administrativo.

2. Se considera que hay hecho internacionalmente ilícito de un Estado cuando: a) un comportamiento consistente en una acción u omisión es atribuible según el derecho internacional al Estado; y, b) ese comportamiento constituye una violación de una obligación internacional del Estado (3).

El primer elemento ha sido aceptado tanto por la práctica de los Estados como por los tribunales internacionales. Así, por ejemplo, el Tribunal Permanente de Justicia Internacional (TPJI) esbozó la doctrina del "acto imputable al Estado y calificado de contrario a los derechos convencionales de otro Estado" (4).

Y el segundo elemento ha sido reconocido por la práctica de los Estados y por los tribunales internacionales (5). El gobierno de Austria declaró en 1930 que "para incurrir en responsabilidad internacional es preciso, en todo caso, que pueda ser imputada al Estado la violación de una de las obligaciones internacionales que le corresponden según el Derecho Internacional" (6).

Tal como anteriormente se indicó, el problema consiste en determinar el fundamento de la obligación internacional quebrantada por el hecho ilícito del Estado, para lo cual hay que acudir a las fuentes del Derecho Internacional.

Se acepta generalmente --y esto lo reitera la Comisión de Derecho Internacional-- que "un hecho de un Estado que constituye una violación de una obligación internacional es un hecho internacionalmente ilícito sea cual fuere el origen, consuetudinario, convencional u otro, de esa obligación" (art.17) (7). O

sea que la obligación internacional puede estar en una regla convencional (8), en una regla consuetudinaria o en otra fuente (9). Esto último permitiría la determinación de la responsabilidad internacional de un Estado por el llamado abuso de un derecho, el cual ocurre cuando un Estado ejerce en forma arbitraria un derecho establecido de tal modo que se causa un perjuicio o daño a otro Estado -- (10). No existe, sin embargo, unanimidad de criterio entre los autores, y la práctica exige la prueba de parte del Estado que alegue el abuso de derecho.

Ahora bien, se ha establecido el principio de que sólo "hay violación-- de una obligación internacional por un Estado cuando un hecho de ese Estado no -- está en conformidad con lo que de él exige esa obligación" (11).

3. En el Derecho Internacional se ha generalizado el principio de que-- "no podrá alegarse el derecho interno de un Estado para evitar que un hecho de-- ese Estado sea calificado de ilícito con arreglo al Derecho Internacional" (12). En cuanto a la calificación de un hecho del Estado de internacionalmente ilícito,-- la Comisión de Derecho Internacional ha establecido: "el hecho de un Estado sólo podrá calificarse de internacionalmente ilícito según el derecho internacional. En-- tal calificación no influirá el que el mismo hecho esté calificado de ilícito según -- el derecho interno" (13). Este principio pone término a toda polémica.

4. La responsabilidad internacional del Estado es colectiva, o sea que-- recae en forma directa sobre el Estado como un todo. No existe la responsabili-- dad internacional sobre los individuos sino sobre los Estados. La sentencia del 30-- de septiembre de 1946 del Tribunal Internacional de Nuremberg, que fue una vin-- dicata no ha cambiado la responsabilidad colectiva del Estado: "los crímenes con--

tra el derecho internacional son cometidos por hombres y no por entidades abstractas, y la única manera de hacer que se cumplan las disposiciones del derecho internacional es castigando a los individuos autores de tales crímenes" (14). Esta posición la ratifica la Comisión de Derecho Internacional en su proyecto de convención sobre la responsabilidad de los Estados (15).

5. La Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas ha avanzado en la teoría de las "circunstancias que excluyen la ilicitud" (16). En el caso de Corfú, la Corte Internacional de Justicia, sentó la tesis de que un acto lesivo de un Estado en contra de otro no constituye un hecho ilícito internacional si ha sido cometido involuntariamente, esto es, sin mala fe o negligencia culpable (17).

¿Cuáles son esas circunstancias que prima facie excluyen la ilicitud?

Cuatro son, en principio, esas circunstancias:

a) Consentimiento: el consentimiento válidamente prestado por un Estado a la comisión por otro Estado de un hecho determinado que no esté en conformidad con una obligación del segundo Estado para con el primero excluirá la ilicitud de tal hecho en relación con ese Estado siempre que el hecho permanezca dentro del ámbito de dicho consentimiento (18). Esto no se aplicará si la obligación dimana de una norma imperativa de derecho internacional general, esto es, de juscogens: "una norma imperativa de derecho internacional es una norma aceptada y reconocida por la comunidad internacional de Estado en su conjunto como norma que no admite acuerdo en contrario y que sólo puede ser modificada por una norma ulterior de derecho internacional general que tenga el mismo carácter" (19).

b) Fuerza mayor y caso fortuito: La ilicitud es un hecho de un Estado que no este en conformidad con una obligación internacional de ese Estado quedará -- excluída si el hecho se debió a una fuerza irresistible o a un acontecimiento exte-- rior imprevisible ajenos a su control que hicieron materialmente imposible que ese Estado procediera en conformidad con tal obligación o que se percatara de que su comportamiento no era conforme a esa obligación (20).

c) Peligro extremo: La ilicitud de un hecho de un Estado que no esté en - conformidad con una obligación internacional de ese Estado quedará excluída si el autor del comportamiento que constituya el hecho de ese Estado no tenía otro me-- dio, en una situación de peligro extremo, de salvar su vida o la de personas confía-- das a su cuidado (21).

d) Estado de necesidad: Ningún estado podrá invocar un estado de necesidad como causa de exclusión de la ilicitud de un hecho de ese Estado que no esté en-- conformidad con una obligación internacional del Estado a menos que: a) ese he-- cho haya sido el único medio de salvaguardar un interés esencial del Estado con-- tra un peligro grave e inminente; b) ese hecho no haya afectado gravemente un interés esencial del Estado para con el que existía la obligación (22). Y,

e) Legítima defensa: La ilicitud de un hecho de un Estado que no esté de-- conformidad con una obligación internacional de ese Estado quedará excluída si - ese hecho constituye una medida lícita de legítima defensa tomada en conformi-- dad con la Carta de las Naciones Unidas (23).

6. En la teoría de la responsabilidad internacional del Estado se hace--

una distinción básica entre la responsabilidad principal y la responsabilidad subsidiaria: la primera es aquella en que incurre un Estado por sus propios actos o hechos (ultra vires actus), o sea por los hechos ilícitos cometidos por sus órganos expresamente autorizados (24), en violación de una obligación de derecho internacional, y que pueden ser cometidos por acción (25) u omisión (26); y la segunda es aquella que proviene de la comisión de hechos ilícitos en violación del derecho internacional por funcionarios del Estado no autorizados ex profeso, los cuales, si bien es verdad que no constituyen actos del Estado stricto sensu, responsabilizan al Estado subsidiariamente y, de no hacerlo así, surgirá la responsabilidad principal (27).

7. A partir del proyecto de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas se ha hecho una graduación entre hechos ilícitos graves, denominados crímenes internacionales, y hechos ilícitos comunes o simples, denominados delitos internacionales.

Esta tendencia proviene de la Declaración sobre los principios de Derecho Internacional referentes a las relaciones de amistad y a la cooperación entre los Estados de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas, del 24 de octubre de 1970, en la cual se indica que "una guerra de agresión constituye un crimen contra la paz, que, con arreglo al derecho internacional, entraña responsabilidad (28).

Así mismo, la Definición de la agresión, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 14 de diciembre de 1974, proclama que "la guerra de agresión es un crimen contra la paz internacional. La agresión origina

responsabilidad internacional" (29).

La Comisión de Derecho Internacional hace una clara diferenciación entre crímenes y delitos internacionales (30), a saber:

a) Crimen internacional: éste es definido como "el hecho internacionalmente ilícito resultante de una violación por un Estado de una obligación internacional tan esencial para la salvaguardia de intereses fundamentales de la comunidad internacional que su violación está reconocida como crimen por esa comunidad en su conjunto constituye un crimen internacional".

Conforme a las normas internacionales en vigor, un crimen internacional puede resultar, en particular:

i) De una violación grave de una obligación internacional de importancia esencial para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales, como la que prohíbe la agresión (31);

ii) De una violación grave de una obligación internacional esencial para la salvaguardia del derecho a la libre determinación de los pueblos, como la que prohíbe el establecimiento o el mantenimiento por la fuerza de una dominación colonial (32);

iii) De una violación grave y en gran escala de una obligación internacional de importancia esencial para la salvaguardia del ser humano, como las que prohíben la esclavitud (33), el genocidio (34), el apartheid (35); y,

iv) De una violación grave de una obligación internacional de importancia-- esencial para la salvaguardia y la protección del medio humano, como las que prohiben la contaminación masiva de la atmósfera o de los mares (36).

b) Delito internacional: por eliminación, se entiende aquel hecho internacio-- nalmente ilícito que no sea un crimen internacional, resultante de la violación del del derecho internacional convencional o consuetudinario (37).

Si la comunidad internacional llegara a aceptar esta distinción entre -- crímenes y delitos internacionales, se habrán sentado las bases para un Derecho -- Internacional Penal contra los Estados, lo cual supone una penalogía y un procedi-- miento penal, que difícilmente va a ser aceptado por los Estados, por lo menos en el actual estado de las relaciones internacionales.

Se ha entendido la responsabilidad internacional como un progreso del -- antiguo derecho internacional, que se basaba en la autotutela. O sea que si el -- moderno Derecho Internacional ha dejado de ser punitivo a partir de la Carta de-- las Naciones Unidas, sin perjuicio de la acción coercitiva de la organización inter-- nacional (38), no se entendería fácilmente la terminología de Estados crimina-- les y delincuentes. El hecho ilícito internacional es un término apropiado, y pue-- de ser dividido en hecho ilícito internacional grave, o calificado, y hecho ilícito -- internacional simple.

## NOTAS AL CAPITULO III...

1. Su sentencia del 14 de junio de 1938 en el asunto de los Fosfatos de Marruecos, Recueil, pág. 28.
2. Artículo 1, responsabilidad del Estado por sus hechos internacionalmente ilícitos. En Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1980, Vol. II, 2a. parte, Nueva York, Naciones Unidas, A/ACN.4/SER. A/1980/add. 1 (Part 2).
3. Art. 3, elementos del hecho internacionalmente ilícito del Estado, ibidem.
4. Affaire des Phosphates du Maroc (exceptions préliminaires), 14 de junio de 1938, TPJI, Serie A/B núm. 47, pág. 28, y sentencia arbitral de julio de 1931 en el citado asunto de Dickson Cár Wheel Company.
5. Ibidem.
6. Respuesta al comité preparatorio de la Conferencia de codificación del derecho internacional, 1930, "Bases de discusión", etc. III, pág. 2.
7. No pertinencia del origen de la obligación internacional violada.
8. Así, por ejemplo, art. ii de la Convención sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales de 1971.
9. Decisión sobre la ciudad libre de Dantzing, T.P.J.I., Serie A/B, núm. 44, págs. 24 y 25.
10. Sentencia en el caso de Corfú, CIJ, Recueil, 1949, págs. 22 y 23, sobre violación a principios generales de derecho. En el caso de las zonas francas de Ginebra, el Tribunal Permanente de Justicia Internacional (TPJI) estableció que hay abuso de derecho cuando un Estado utiliza un cordón policíaco para levantar una barrera aduanera prohibida en virtud de un tratado. En su dictamen sobre admisión de un Estado como miembro de las Naciones Unidas, la Corte Internacional de Justicia sostuvo que hay abuso de derecho cuando un Estado miembro del Consejo de Seguridad o la Asamblea General vota contra la admisión de un Estado - que haya llenado los requisitos previstos en el art. 40/1 de la Carta, en - Recueil, 1947-48, págs. 56-65. Así mismo, en el caso de las pesquerías noruegas, Recueil, 1951, pág. 142.

11. Artículo 16 del proyecto de la Comisión de Derecho Internacional, y que versa sobre la existencia de una violación de una obligación internacional.
12. Opinión consultiva del Tribunal Permanente de Justicia Internacional (TPJI) del 4 de febrero de 1932 sobre el tratamiento a los nacionales polacos de Dantzing, Serie A/B núm. 44. También su fallo del 7 de septiembre de 1927 en el asunto Lotus, Serie A/B núm. 10. La Corte Internacional de Justicia (CIJ) reafirmó el mismo principio en su opinión consultiva sobre la reparación de daños sufridos al servicio de las Naciones Unidas, CIJ, Recueil, pág. 180. Entre los laudos arbitrales figuran el del asunto de Alabama de 1872 y el de los armadores noruegos de 1922.
13. Art. 4, calificación de un hecho del Estado de internacionalismo ilícito, - proyecto de la Comisión de Derecho Internacional.
14. Transcrip of proceedings, págs. 16 y ss.
15. Cap. II, el "hecho del Estado" según el Derecho Internacional, del citado proyecto de artículos sobre la responsabilidad de los Estados.
16. Cap. V, circunstancias que excluyen la ilicitud, según el citado proyecto de artículos sobre la responsabilidad de los Estados.
17. Fallo del 9 de abril de 1949, Recueil. Dijo la Corte: "Es claro que no es posible imputar al gobierno de Albania el conocimiento de la colocación de minas por el mero hecho de que el campo de minas descubierto en sus aguas territoriales produjera la explosión de las que fueron víctimas los barcos británicos... Este hecho en sí mismo, e independientemente de otras circunstancias, no acarrea prima facie la responsabilidad ni tampoco transfiere la obligación de aportar la prueba".
18. Artículo 29 del proyecto de la Comisión de Derecho Internacional.
19. El artículo de la Comisión amplía la definición sobre ius cogens del artículo 53 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, redactados por la misma: "Es nulo todo tratado que, en el momento de su celebración, esté en oposición con una norma imperativa de derecho internacional general (ius cogens). Para los efectos de la presente convención, una norma imperativa de derecho internacional general es una norma aceptada y reconocida por la comunidad internacional de Estados en su conjunto como norma ulterior de derecho internacional que tenga el mismo carácter".

20. Artículo 31. La excepción no será aplicable si el Estado de que se trata ha contribuido a que se produzca la situación de imposibilidad material.
21. Artículo 32. La excepción no se aplicará si el Estado de que se trata ha contribuido a que se produzca la situación de peligro extremo o si -- era probable que el comportamiento de que se trata originara un peligro comparable o mayor.
22. Artículo 33. En todo caso, ningún Estado podrá invocar un estado de -- necesidad como causa de exclusión de la ilicitud: a) si la obligación -- internacional con la que el hecho del Estado no esté en conformidad di-- mana de una norma imperativa de derecho internacional general (ius -- cogens); o, b) si la obligación internacional con la que el hecho del -- Estado no esté en conformidad ha sido establecida por un tratado que, -- explícita o implícitamente, excluya la posibilidad de invocar el estado de -- necesidad con respecto a esa obligación, o c) si el Estado de que se -- trata ha contribuido a que se produzca el estado de necesidad.
23. Artículo 34. De conformidad con el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas: "Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el dere -- cho inminente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de -- ataque armado contra un Miembro de las Naciones Unidas, hasta tanto -- que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para -- mantener la paz y la seguridad internacionales"...
24. Según el artículo 5o. del proyecto de la Comisión de Derecho Interna-- cional, se considera "hecho del Estado según el derecho internacional -- el comportamiento de todo órgano del Estado que tenga la condición -- de tal según el derecho interno de ese Estado, siempre que, en el caso -- de que se trate, haya actuado en esas calidades". Y, conforme al artículo -- 6o., "el comportamiento de un órgano del Estado se considerará un -- hecho de ese Estado según el derecho internacional, tanto si ese órgano -- pertenece al poder constituyente, legislativo, ejecutivo, judicial o a otro -- poder, como si sus funciones tienen un carácter internacional o interno -- y cualquiera que sea su posición, superior o subordinada, en el marco -- de la organización del Estado".
25. Así, por ejemplo, la agresión de un Estado contra otro, en violación de -- la Carta de las Naciones Unidas.
26. Por ejemplo, cuando el gobierno de un Estado se niega a dar la protec-- ción a una misión diplomática acreditada en su territorio.

27. Un diplomático, por ejemplo, que comete delitos en el Estado receptor. El Estado acreditante está obligado a remover al funcionario y castigarlo de acuerdo con su legislación interna y a responder por los daños y perjuicios causados con su conducta ilícita.
28. Res. 2625 (XXV) de la Asamblea General.
29. Art. 50., Res. 3314 (XXIV) de la Asamblea General.
30. Art. 19, "crímenes y delitos internacionales". En su informe de 1976, el profesor ROBERTO AGO sostuvo que esa distinción se desarrolló después de la segunda guerra mundial: "según esa corriente, el Derecho internacional general prevería dos regímenes de responsabilidad internacional absolutamente diferentes: uno se aplicaría en caso de violación por el Estado de una obligación cuyo respeto revistiera una importancia fundamental para la comunidad internacional en su conjunto; la obligación-- de abstenerse de todo acto de agresión, de no cometer genocidio o de no practicar el apartheid serían ejemplos. El otro régimen se aplicaría, por el contrario, cuando el Estado sólo hubiera dejado de respetar una-- obligación de menor importancia y menos general", Anuario de la Comisión, 1976, II, pág. 28.
31. Carta de las Naciones Unidas (arts. 2o./4 y 39) y Res. 3314 (XXIX), Definición de la agresión.
32. Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y a los pueblos coloniales, Res. 1514 (XV) de la Asamblea General, adoptada el 14 de diciembre de 1960, denominada Carta magna de la descolonización.
33. Convención sobre la esclavitud, firmada en Ginebra el 25 de septiembre de 1926, protocolo reformativo de 1953, y convención suplementaria de 1956.
34. Convención internacional para la prevención y la sanción del delito de genocidio, de 1948.
35. Convención internacional sobre la represión y el castigo del crimen de -- apartheid , de 1973.

36. Por ejemplos, el Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes, de 1967, y la Convención-- de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar.
37. Párrafo 4o. del artículo 19.
38. Capítulo VII, "Acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamientos -- de la paz o actos de agresión", Carta de las Naciones Unidas.

## CAPITULO IV

LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR LAS CONSECUENCIAS  
PERJUDICIALES DE ACTOS NO PROHIBIDOS POR EL DERECHO  
INTERNACIONAL.1. Introducción.

Tal como se indicó anteriormente, la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, a partir de 1978, decidió incluir en su programa de trabajo el estudio de la "responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el Derecho Internacional" (1), a fin de tratar de llenar un vacío en el Derecho Internacional.

Ciertamente las reglas consuetudinarias de la responsabilidad internacional por los hechos ilícitos del Estado, analizadas anteriormente, no responden a las nuevas necesidades de la comunidad internacional, especialmente por los daños transfronterizos que se produzcan como consecuencia de actividades realizadas por un Estado en su territorio o bajo su control. Estas actividades, llamadas "ultrapeligrosas", se relacionan fundamentalmente con los usos pacíficos de la energía atómica o el transporte marítimo de petróleo, pero cada día hay nuevas actividades de los Estados que, aunque lícitas conforme al Derecho Internacional, pueden producir daños a otros Estados que es menester evitar o reparar.

La teoría del "riesgo creado", que establece en el derecho interno-

la responsabilidad de quien introduce algo peligroso a la sociedad, debiendo res--ponder por cualquier accidente aunque no se le pueda atribuir culpa o negligencia, ha sido trasladada también al campo del Derecho Internacional, pero en casos definidos por convenciones internacionales a partir de la década de 1950.

Se trata, por lo general, de actividades que son lícitas en el campo -- del Derecho Internacional, pero que implican consecuencias peligrosas o efectos pe--ligrosos para otros Estados o para la misma comunidad internacional.

En efecto, hay actividades que realizan los Estados que pueden producir efectos peligrosos, como son aquellas que se realizan en la atmósfera (2), en el espacio ultraterrestre (3), en el mar, sea en los espacios bajo jurisdicción nacional (4), sea en los espacios bajo jurisdicción internacional (5). El uso de la--energía nuclear, de los cursos de los ríos nacionales y no nacionales, o de los --océanos, puede tener consecuencias perjudiciales para otros Estados. De ahí que--para evitar esos efectos perjudiciales, se acepta la teoría de la responsabilidad --absoluta con base en las nuevas convenciones internacionales.

Son numerosos los autores que se ocupan actualmente de la "responsa--bilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos --por el Derecho Internacional". Y, como bien lo anota JIMENEZ DE ARECHAGA, "estas aplicaciones del principio no se refieren primordialmente a la responsabi--lidad del Estado, sino a la responsabilidad civil de acuerdo con el derecho interno aplicable. Sin embargo, el hecho de que los Estados hayan convenido en apli--car este principio en las convenciones tienen que afectar las reglas de la respon--sabilidad internacional en estos campos" (6).

C. WILFRED JENKS sostiene que la expresión "actividades ultrarriesgosas" no implica necesariamente que la actividad sea peligrosa porque exista un alto grado de posibilidades de que el riesgo o accidente pueda materializarse, sino más bien porque las consecuencias pueden tener tal magnitud que se necesitan normas especiales de responsabilidad por dichos efectos a fin de evitar una grave injusticia (7).

JOHN KELSON se pronuncia también en favor de la responsabilidad objetiva por los daños y perjuicios causados por una actividad tecnológica o industrial transnacional, independientemente de si el daño pudo o no haber sido evitado (8).

L.F.E. GOLDIE sostiene igualmente la responsabilidad objetiva por actividades ultrapeligrosas, derivada de actividades transfronterizas en aplicación de la ciencia a la industria o de la tecnología, como en los casos de la utilización pacífica de la energía nuclear, la protección del medio ambiente, las exploraciones y explotaciones de gas y petróleo submarinos, etc. (9).

PHILIPPE CAHIER expresa que así como en el derecho interno se prevé la responsabilidad civil de las personas que cumplen actividades peligrosas, en caso de accidente, así también en el Derecho Internacional debe establecerse una regla según la cual el Estado debe reparar los daños causados a terceros Estados como consecuencia de actividades que implican riesgos excepcionales realizadas dentro de su territorio (10).

Como relator especial de la Comisión de Derecho Internacional, RO--

BERTO AGO dejó en claro que el fundamento totalmente distinto de la llamada responsabilidad por riesgo, la naturaleza diferente de las normas que la determinan así como su contenido y de las formas que puede adoptar, hacen que el examen simultáneo de ambas materias dificulte la concepción de cada una de ellas" (11).

Y ALONSO GOMEZ-ROBLEDO VERDUZCO dice que "la preocupación esencial de la doctrina de la responsabilidad por actividades ultrarriesgosas -- es la de proteger, en la forma más eficiente, a todos aquellos sujetos que pudieran llegar a ser víctimas de los peligros inminentes que apareja la evolución de la tecnología" (12).

## 2. Regímenes convencionales de responsabilidad absoluta.

A partir de la Convención de Roma, de 1952, sobre daños causados por aeronaves extranjeras a personas en tierra, se ha venido estructurando la teoría de la responsabilidad de los Estados por actividades ultrarriesgosas, que implica el reconocimiento de la responsabilidad civil conforme al derecho interno aplicable, lo cual constituye un avance importante.

Hasta ahora, por la vía de excepción, el Derecho Internacional convencional prevé casos de responsabilidad absoluta internacional:

El artículo VI del Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes, de 1967, fija la responsabilidad internacional por daños causados por los Estados Partes (13).

Y el Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales, de 1971, fija la responsabilidad internacional del Estado de lanzamiento por los daños causados por un objeto espacial tanto en la superficie-- de la tierra como fuera de ella (14).

Hay, así mismo, otros tratados que prevén un régimen de responsabili-- dad absoluta por las consecuencias dañosas resultantes de la utilización pacífica de la energía nuclear:

a) Convención sobre responsabilidad de terceros en el campo de la energía nuclear (París, 1960); b) Convención sobre la responsabilidad de los operadores de los buques nucleares (Bruselas, 1962); y, c) Convención de Viena sobre la responsabilidad civil por daños nucleares.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, efectuada -- en Estocolmo del 5 al 16 de junio de 1972, adoptó el principio 21, según el cual-- "de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas y con los principios del de-- recho internacional, los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus propios recursos en aplicación de su propia política ambiental y la obligación de asegurar-- que las actividades que se lleven a cabo dentro de su jurisdicción o bajo su con-- trol no perjudiquen al medio de otros Estados, o de zonas situadas fuera de toda-- jurisdicción nacional" (15).

Y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sus-- crita el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica (16), incorporó, en-- su artículo 235, la responsabilidad por la protección y preservación del medio ma--

rino. El párrafo 3 de dicho artículo indica que, "a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización -- adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización".

### 3. Los trabajos de la Comisión de Derecho Internacional.

Teniendo en cuenta que la práctica de los Estados ofrece pruebas suficientes de que los Estados reconocen el deber de prevenir y, en su caso necesario, reparar las pérdidas o los daños transfronterizos que se produzcan como consecuencia material de actividades realizadas en su territorio o bajo su control, la Comisión de Derecho Internacional ha avanzado hacia un proyecto de Convención en torno a la "responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el derecho internacional" (17).

El tema fue incluido en el programa de trabajo de la Comisión en su trigésimo período de sesiones, en 1978, cuando se constituyó un grupo de trabajo y se nombró como relator especial al jurista ROBERT Q. QUENTIN-BAXTER -- (18). La misma Secretaría de la Comisión hubo de preparar un interesante estudio, intitulado Survey of State practice relevant to international liability for injurious consequences arising out of acts not prohibited by international law (19).

De la revisión de las actas de la Comisión, especialmente las de su -- 36o. período de sesiones (20), se entienden las dificultades halladas, aunque la -- mayor parte de los miembros de la Comisión han coincidido en que no puede dete -- nerse el progreso científico. Es evidente también que las normas tradicionales -- de la responsabilidad internacional por los actos ilícitos no responden ya a todas -- las necesidades de la comunidad internacional, sobre todo para regular las tecnolo -- gías avanzadas que amenazan con escapar al control humano. Problemas, por lo -- demás, que sólo se podrán resolver dentro de la comunidad internacional.

Dentro de los debates de la Comisión se ha dado especial importancia -- a las actividades denominadas "ultrapeligrosas", tales como las relativas a los -- usos pacíficos de la energía atómica o al transporte marítimo de petróleo. Sin -- embargo, las actividades son cada vez más amplias. Se dijo también que la conta -- minación de la alta mar y la degradación de las reservas de oxígeno del mundo -- son problemas transfronterizos que sólo pueden resolverse mediante la cooperación -- internacional y con medidas de distribución de los costos en las que se tuvieran -- en cuenta sacrificios y necesidades relativos.

Los cinco proyectos de artículos redactados en el seno de la Comisión -- tienen una importancia capital para la elaboración de la teoría convencional sobre -- la "responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no -- prohibidos por el derecho internacional".

El artículo 1o. se refiere al ámbito de aplicación del instrumento: "ac -- tividades y situaciones que se verifiquen en el territorio o bajo el control de un -- Estado y que den o puedan dar lugar a una consecuencia material que afecte al --

uso o disfrute de zonas situadas en el territorio o sujetas al control de cualquier otro Estado.

La terminología hasta ahora adoptada es la siguiente:

a) Territorio o control: en relación con un Estado ribereño, abarca las zonas marítimas si el régimen jurídico de una de esas zonas confiere jurisdicción a ese Estado con respecto a cualquier cuestión. En relación con el Estado de matrícula o el Estado del pabellón de cualquier buque, aeronave u objeto espacial, -- abarca los buques, aeronaves y objetos espaciales de ese Estado mientras ejercen el derecho de paso ininterrumpido o de sobrevuelo a través del territorio marítimo o el espacio aéreo de cualquier otro Estado. Y en relación con el uso o disfrute de cualquier zona fuera de los límites de la jurisdicción nacional, abarca cualquier cuestión en relación con la cual se ejerce un derecho o se invoca un interés.

b) Estado de origen: El Estado en cuyo territorio o bajo cuyo control tiene lugar una actividad o situación.

c) Estado afectado: el Estado en cuyo territorio o bajo cuyo control resulta o puede resultar afectado el uso o disfrute de una zona.

d) Efectos transfronterizos: los efectos que se producen como consecuencia material de una actividad realizada o una situación existente en el territorio o bajo control del Estado de origen y que afectan al uso o disfrute de una zona situada en el territorio o sujeta al control del Estado afectado.

e) Pérdida o daño transfronterizo: son los efectos transfronterizos constitutivos de una pérdida o daño.

Los proyectos de los artículos 3 y 4 dan seguridades de que el proyecto de artículos no afectará a la libertad de los Estados para concertar sus propias disposiciones convencionales, y no modifican ningún régimen convencional ni ninguna norma jurídica vigentes (21). Y el artículo 5 señala que puede ser una organización internacional, en vez de un Estado, la entidad que tenga el control de una de las actividades a que se refiere el tema (22), por ejemplo, la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Agencia Internacional de Energía Atómica (AIEA).

Por supuesto, la decantación de la responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el derecho internacional tardará muchos años. Será preciso escuchar aún los puntos de vista de los Estados antes de llegar a una convención. Entre tanto, el problema deberá ser estudiado, en cada uno de sus aspectos, por las organizaciones internacionales especializadas. Lo importante es que el problema no quede a la deriva, sobre todo si los Estados están dispuestos a responder de sus daños transfronterizos.

En cuanto a la responsabilidad internacional por contaminación del medio marino, el tema será analizado en la segunda parte. Actualmente se acepta la responsabilidad civil de los propietarios de los buques tanqueros por contaminación de las aguas del mar por derrame de hidrocarburos. Y es, evidentemente, una responsabilidad objetiva. Las reclamaciones son factibles ante los tribunales del Estado de Pabellón.

## NOTAS DEL CAPITULO IV...

1. En su 30o. período de sesiones, la Comisión constituyó un grupo de trabajo para examinar la cuestión acerca de la labor futura sobre el tema y, después de examinar el informe del grupo, designó relator especial a ROBERT Q. QUENTIN-BAEXTER. Ver "Documentos oficiales de la - Asamblea General, trigésimo séptimo período de sesiones", Suplemento - No. 10 (A/37/10, párrs. 114 a 201).
2. La contaminación de la atmósfera por la aviación o los accidentes ocurridos en la misma por aviones y objetos voladores.
3. Las actividades de las superpotencias, (los Estados Unidos o la URSS) en el espacio ultraterrestre y los cuerpos celestes.
4. La plataforma continental, el mar territorial o la zona contigua y la zona económica exclusiva.
5. La alta mar y los fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional.
6. "9. Responsabilidad internacional", en Manual de derecho internacional público", editado por MAX SORENSEN, México, D. F., Fondo de Cultura Económica, 1a. edición en español, 1973, pág. 512.
7. Liability for ultra-hazardous activities in international law, en Recueil - des Cours de l'Academie de Droit International, I, 1966. pág. 107.
8. State responsibility and the abnormally dangerous activity, en Harvard - International Law Journal, Vol. 13, 1972, págs. 198-201.
9. Liability for damage and the progressive development of international law en International and Comparative Law Quarterly, Vol. 14, 1965, págs. -- 1189 - 1264.
10. Según CAHIER, el principio sería: "Todo Estado está en la obligación de reparar los daños causados a otros Estados, o a residentes extranjeros, como resultado de actividades que, aunque sean lícitas implican riesgos excepcionales, y son realizadas directamente o bajo su jurisdicción". En Le probleme de la responsabilité pour risque en droit international, en Les - relations internationales dans un monde en mutation, Leiden, Sijthoff, 1977, pág. 426.

11. "Origen de la responsabilidad internacional", segundo informe, Anuario, Doc. A/CN, 4/233, Vol. II, 1970, pág. 190, párrafo 6 (B).
12. Responsabilidad internacional por daños transfronterizos, México, D. F., UNAM, 1983, pág. 13. Ver, además, de B.M. DUPUY: La responsabilité internationale des Etats pour les dommages d'origine technologique et industrielle, Paris, Pedone, 1981.
13. Artículo VI: los Estados partes en el Tratado serán responsables internacionalmente de las actividades nacionales que realicen en el aspecto ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes, los organismos gubernamentales o las entidades no gubernamentales, y deberán asegurar que dichas actividades se efectúen en conformidad con las disposiciones del presente Tratado. Las actividades de las entidades no gubernamentales en el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, deberán ser autorizadas y fiscalizadas constantemente por el pertinente Estado parte en el Tratado. Cuando se trate de actividades que realicen en el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, una organización internacional, la responsabilidad en cuanto al presente Tratado corresponderá a esa organización internacional y a los Estados partes en el tratado que pertenecen a ella. MANFRED LACHS: El derecho del espacio ultraterrestre, México, D. F., Fondo de Cultura Económica, 1a. ed. en español, 1977.
14. Artículo II: un Estado de lanzamiento tendrá responsabilidad absoluta y responderá de los daños causados por un objeto espacial suyo en la superficie de la Tierra o a las aeronaves en vuelo. Y artículo III: Cuando el daño sufrido fuera de la superficie de la Tierra por un objeto espacial de un Estado de lanzamiento, o por las personas o los bienes a bordo de dicho objeto espacial, sea causado por un objeto espacial de otro Estado de lanzamiento, este último Estado será responsable únicamente cuando los daños que se hayan producido por su culpa o por culpa de las personas--de que sea responsable.
15. Adoptado en la 21a. sesión plenaria, 16 de junio de 1972. La Res. 2995 (XXVII) "subraya que, en la exploración, explotación y el desarrollo de sus recursos naturales, los Estados no deben causar efectos perjudiciales sensibles en zonas situadas fuera de su jurisdicción nacional".
16. PEDRO PABLO CAMARGO: La convención sobre el derecho del mar, -- Bogotá, Temis, 1984.

17. En su quinto informe, el relator especial presentó los proyectos de los primeros cinco artículos, que serán examinados más adelante.
18. Para la reseña histórica de los trabajos de la Comisión sobre el tema, ver: Anuario, 1978, Vol. II (segunda parte), págs. 146 a 149, documento a/33/10, párrs. 170 a 178; Anuario, 1980, Vol. II (segunda parte), págs. 154 a 157, documento a/35/10, párrs. 123 a 144; Anuario 1981, Vol. II (segunda parte), págs. 153 a 159, documento a/36/10, párrs. 162 a 199; Documentos oficiales de la Asamblea General, 37o. período de sesiones, suplemento No. 10 (a/37/10), párrs. 104 a 201, e Informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su 36o. período de sesiones, Asamblea General, Documentos oficiales, 39o. período de sesiones, suplemento No. 10 (A/39/10).
19. "Estudio de la práctica de los Estados en materia de responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos -- por el derecho internacional", ST/L.E.G/15.
20. Informe a la Asamblea General, Suplemento No. 10 (A/39/10), Naciones Unidas.
21. Artículo 3o. Cuando actividades y situaciones comprendidas en el ámbito de aplicación del presente proyecto de artículos se rijan por cualquier otro convenio internacional, haya entrado éste en vigor antes o después de la entrada en vigor del presente proyecto de artículos, el presente proyecto de artículos se aplicará en las relaciones entre los Estados partes en ese otro convenio internacional sin perjuicio de lo dispuesto en ese otro convenio internacional. Y, artículo 4o. El hecho de que el presente proyecto de artículos no especifique los supuestos en que una pérdida o un daño transfronterizo se produce como consecuencia de un acto u omisión ilícitos del Estado de origen se entenderá sin perjuicio de la aplicación de cualquier otra norma de derecho internacional.
22. Artículo 5o. El hecho de que el presente proyecto de artículos no se aplique a los derechos y obligaciones de las organizaciones internacionales con respecto a actividades o situaciones que tengan lugar bajo su control o afecten el uso o disfrute de zonas en las cuales puedan ejercer cualquier derecho o invocar cualquier interés no afectará: a) A la aplicación a las organizaciones internacionales de cualquiera de las normas que se enuncian en el presente proyecto de artículos con referencia a los Estados de origen o los Estados afectados y a las que las organizaciones internacionales estuvieran sometidas en virtud del derecho internacional independientemente de estos artículos; b) a la aplicación del presente proyecto de artículos a las relaciones de los Estados entre sí".

## CAPITULO V

LA REPARACION DEL DAÑO.1. Principios generales.

La consecuencia inmediata de la responsabilidad internacional del Estado por la violación de una obligación internacional por un hecho ilícito (acción - u omisión) es la reparación del daño causado. Esto emana de las obligaciones-- civiles. Y actualmente el Derecho Internacional, tal como se indicó anteriormente, avanza también en la reparación del daño por las consecuencias perjudiciales-- de actos no prohibidos por el Derecho Internacional.

En otras palabras, cuando un Estado incurre en responsabilidad interna cional por la comisión de un hecho ilícito, que quebrante una regla convencional o consuetudinaria, está obligado, según la práctica internacional, a reparar el daño ocasionado y a indemnizar al Estado lesionado de acuerdo con la teoría general de las obligaciones contractuales.

El principio general es que el Estado que cometa un hecho ilícito internacionalmente, debe restablecer el derecho, volviendo las cosas a su estado natural (restitución natural) (1). Pero, cuando ello no fuere posible, dada la magnitud de la violación (2), entonces el Estado infractor está obligado a indemnizar al Estado lesionado por los daños y perjuicios, tanto de carácter moral como material, generalmente de orden pecuniario, y al pago de los correspondientes intereses (3).

Los siguientes principios han sido confirmados por los tribunales internacionales en sentencias bien conocidas:

1. "La responsabilidad tiene como consecuencia la obligación de acordar una reparación siempre que la obligación no haya sido cumplida" (4).
2. "Es un principio de derecho internacional que la violación de un compromiso lleva consigo la obligación de reparar en forma adecuada" (5).
3. "Es un principio de derecho internacional, e incluso como una concepción general del derecho, que toda violación de un compromiso lleva consigo la obligación de reparar" (6).

La responsabilidad internacional, hay que aclarar, no tiene un carácter punitivo, esto es represivo, sino enteramente de justicia y de compensación pecuniaria, conforme a cualquier sistema jurídico civil, sin atender al régimen político del Estado.

La obligación de reparar puede consistir:

- a) En el restablecimiento de las cosas a su estado original (restitutio in integrum) (7). Afirma JIMENEZ DE ARECHAGA que "el propósito de la restitución en especie es restablecer la situación que hubiera existido de no haber ocurrido el acto u omisión ilícitos, mediante el cumplimiento de la obligación que el Estado dejó de cumplir; la revocación del acto ilícito; o la abstención de una actuación ilícita adicional" (8). La Corte Permanente de Arbitraje asentó que la-

restitución es la forma normal de la reparación y que la indemnización es sustitutiva ante la imposibilidad de la restitución en especie (9).

b) En satisfacciones de carácter moral, como la práctica de pedir excusas al Estado lesionado por una ofensa;

c) En sanciones internas a los infractores o responsables de la comisión de un hecho internacionalmente ilícito, conforme a las leyes del Estado; y,

d) En el pago de una indemnización de carácter pecuniario, que es la forma más usual de la reparación. El Tribunal Permanente de Justicia Internacional dejó asentado que "es un principio de derecho internacional que la reparación de un mal puede consistir en una reparación... siendo ésta la forma más usual de reparación" (10). GROCIO dijo que el dinero es "la medida común de las cosas valorables" (11). Y la Corte Internacional de Justicia manifestó que "la cuantía de la reparación dependerá de la extensión del daño sufrido en razón del acto ilícito o de la omisión imputable al Estado demandado, debiendo ser calculado este importe conforme a las reglas del Derecho Internacional" (12).

El Derecho Internacional, por lo demás, exige que haya una relación -- de proporcionalidad entre la reparación del daño y el perjuicio ocasionado. La reparación no puede ser mayor que el perjuicio recibido, en virtud del principio general de que nadie puede enriquecerse ilícitamente (13). Pero tampoco la indemnización puede ser menor que el perjuicio causado (14).

Corresponde a la Corte Internacional de Justicia, con sede en La Haya,

como máximo tribunal judicial de las Naciones Unidas, ventilar las controversias-- que versen sobre "la naturaleza o extensión de la reparación que ha de hacerse-- por el quebrantamiento de una obligación internacional" (15).

## 2. El proyecto de la Comisión de Derecho Internacional.

La Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas ha avanzado también sobre "el contenido, las formas y los grados de la responsabilidad internacional", o sea sobre la determinación de las consecuencias que el derecho internacional atribuye a un hecho internacionalmente ilícito del Estado, como la reparación (16). Al respecto, se han aprobado cinco artículos, de un proyecto bastante amplio:

El primer principio es el de que la responsabilidad internacional de un Estado que, de conformidad con las disposiciones de la primera parte, nace de un hecho internacionalmente ilícito cometido por ese Estado produce consecuencias jurídicas según lo dispuesto en la presente parte (artículo 1o.)

El segundo principio es el de que las consecuencias jurídicas de todo hecho internacionalmente ilícito de un Estado se rigen por las disposiciones de la -- presente parte, salvo en los casos y en la medida en que esas consecuencias jurídicas hayan sido determinadas por otras reglas de derecho internacional que se refieren específicamente al hecho internacionalmente ilícito de que se trate (artículo 2o.)

El tercer principio es que las reglas de derecho internacional consuetudinario continuarán rigiendo las consecuencias jurídicas de un hecho internacional-

mente ilícito de un Estado que no estén previstas en las disposiciones de la presente parte (artículo 3o.)

Y el cuarto principio, que las consecuencias jurídicas de un hecho internacionalmente ilícito de un Estado enunciadas en las disposiciones de la presente parte estarán sujetas, según corresponda, a las disposiciones y procedimientos de la Carta de las Naciones Unidas relativos al mantenimiento de la paz y seguridad internacionales (artículo 5o.) (17).

Doce nuevos proyectos de artículos fueron propuestos por el relator especial en su quinto informe incluido el artículo 4o., aprobado provisionalmente -- en el 35o. período de sesiones de la Comisión.

A los efectos del texto a ser aprobado, por "Estado lesionado" se entenderá, conforme al artículo 4o. adoptado:

a) Si el hecho internacionalmente ilícito constituye la infracción de un derecho perteneciente a un Estado en virtud de una norma consuetudinaria de derecho internacional o de un derecho derivado de una disposición de un tratado para un tercer Estado, el Estado cuyo derecho se haya infringido;

b) Si el hecho internacionalmente ilícito constituye el incumplimiento de una obligación impuesta por un fallo u otra decisión obligatoria de una corte o tribunal internacional que solucione una controversia, el otro Estado parte o los otros Estados partes de la controversia;

c) Si el hecho internacionalmente ilícito constituye el incumplimiento de -- una obligación impuesta por un tratado bilateral, el otro Estado parte en el tratado;

d) Si el hecho internacionalmente ilícito constituye el incumplimiento de -- una obligación impuesta por un tratado multilateral, un Estado parte de ese tratado, si se determina que: I) la obligación se estipuló en su favor, o II) el incumplimiento de la obligación por un Estado parte afecta necesariamente el ejercicio de los derechos o el cumplimiento de las obligaciones de todos los demás Estados partes, o III) la obligación se estipuló para la protección de los intereses colectivos de los Estados partes, o IV) la obligación se estipuló para la protección de las personas a título individual, independientemente de su nacionalidad;

e) Si el hecho internacionalmente ilícito constituye un delito internacional, -- todos los demás Estados. O sea que aquí la comisión insiste en su división de hecho internacionalmente ilícito de delitos y crímenes internacionales, atrás analizado.

¿Cuál es el procedimiento a seguir?

El artículo 6o. incluye el procedimiento así:

1. El Estado lesionado podrá requerir que el Estado que haya cometido un-- hecho internacionalmente ilícito: a) ponga fin al hecho, libere a las personas y devuelva los objetos retenidos en virtud de ese hecho e impida la continuación de los efectos de tal hecho b) aplique los medios de recurso establecidos o reconocidos en su derecho interno; c) con arreglo a lo previsto en el artículo 7o., restablezca la situación que existía antes de tal hecho; y d) dé garantías apropiadas.

das contra la repetición del hecho.

2. El Estado lesionado, en la medida en que sea materialmente imposible - actuar de conformidad con lo dispuesto en el apartado c) del párrafo 1, podrá - requerir del Estado que haya cometido el hecho internacionalmente ilícito que le pague una suma de dinero correspondiente al valor que tendría el restablecimiento de la situación que existía antes de la infracción.

El artículo 7o. se refiere al caso de incumplimiento de una obligación - internacional relativa al trato que un Estado ha de otorgar dentro del ámbito de-- su jurisdicción a particulares extranjeros. Aquí, el Estado que haya cometido el - hecho internacionalmente ilícito no restablece la situación existía antes de la viola- ción, el Estado lesionado podrá requerir a ese Estado para que le pague una suma de dinero correspondiente al valor que tendría el restablecimiento de la situación- que existía antes del incumplimiento. Aquí, empero, la Comisión parece haber pa- sado por alto la llamada "Doctrina Calvo", incorporada al Tratado americano de soluciones pacíficas, o "Pacto de Bogotá", de 1948, por medio del cual los signa- tarios "se obligan a no intentar reclamación diplomática para proteger a sus na- cionales, ni iniciar al efecto una controversia ante la jurisdicción internacional, -- cuando dichos nacionales hayan tenido expeditos los medios para acudir a los tribu- nales competentes del Estado respectivo" (18).

Estipula el proyecto de artículo 8o. que, con sujeción a lo dispuesto en los artículos 11 y 13, el Estado lesionado tendrá derecho, por vía de represalias, a suspender el cumplimiento de sus obligaciones respecto del Estado que haya co- metido un hecho internacionalmente ilícito si esa obligación corresponde a la obli-

gación violada o está directamente relacionada con ella.

Y el proyecto de artículo 9o. indica que, con sujeción a lo dispuesto en los artículos 10 a 13, el Estado lesionado tendrá derecho, por vía de represalia, a suspender el cumplimiento de sus demás obligaciones respecto del Estado que haya cometido el hecho internacionalmente ilícito. El ejercicio de este derecho por el Estado lesionado no deberá ser, en sus efectos, manifiestamente desproporcionado a la gravedad del hecho internacionalmente ilícito cometido.

Obviamente la Comisión de Derecho Internacional ha incurrido en un grave error al haber utilizado, en la terminología, la expresión "por vía de represalia", habida la consideración de que el actual Derecho Internacional prohíbe la autotutela, incluidas las represalias (19).

El proyecto del artículo 10 prevé que el Estado lesionado no podrá adoptar medida alguna en aplicación del artículo 9o. mientras no haya agotado los procedimientos internacionales de arreglo pacífico de la controversia que estén a su alcance a fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones mencionadas en el artículo 6o. Este párrafo, empero, no es aplicable a: a) las medidas provisionales de protección adoptadas por el Estado lesionado dentro de su jurisdicción en tanto una corte o tribunal internacional competente, con arreglo al procedimiento internacional de arreglo pacífico de la controversia aplicable a ésta, no haya decidido acerca de la admisibilidad de dichas medidas provisionales de protección; b) las medidas adoptadas por el Estado lesionado si el Estado que presuntamente ha cometido el hecho internacionalmente ilícito no da cumplimiento a una medida provisional de protección decretada por esa corte o tribunal internacional.

Conforme al proyecto del artículo 11, el Estado lesionado no tendrá derecho a suspender el cumplimiento de sus obligaciones respecto del Estado que haya cometido el hecho internacionalmente ilícito en la medida en que tales obligaciones estén previstas en un tratado multilateral en que ambos Estados sean partes y afecta necesariamente el ejercicio de los derechos o el cumplimiento de las obligaciones de todos los demás Estados partes en el tratado; o b) tales obligaciones se han estipulado para la protección de los intereses colectivos de los Estados partes en el tratado multilateral; o c) tales obligaciones se han estipulado para la protección de las personas a título individual, independientemente de su nacionalidad. Y el estado lesionado no tendrá derecho a suspender el cumplimiento de las obligaciones respecto del Estado que haya cometido el hecho internacionalmente ilícito si el tratado internacional que impone las obligaciones que prevé un procedimiento de decisiones colectivas a los efectos de hacer cumplir las obligaciones que impone, menos que dicha decisión colectiva, incluida la suspensión de obligaciones respecto del Estado que haya cometido el hecho internacionalmente ilícito, se haya adoptado y mientras no se haya adoptado; en tal caso, los apartados a) y b) -- del párrafo 1 no son aplicables en la medida que así lo determine esa decisión.

Según el proyecto de artículo 12, los artículos 8o. y 9o. no serán aplicables a la suspensión de las obligaciones: a) del Estado receptor con respecto a las inmunidades que han de otorgarse a las mismas misiones diplomáticas y consulares y a su personal; b) de ningún Estado en virtud de una norma imperativa-- de derecho internacional, es decir, de jus cogens.

Ahora bien, si el hecho internacionalmente ilícito cometido constituye--

una violación manifiesta de las obligaciones derivadas de un tratado multilateral, - que destruye el objeto y el fin de ese tratado en su conjunto, no serán aplicables el artículo 10 ni los apartados a) y b) del párrafo 1 ni el párrafo 2 del -- del artículo 11 (artículo 13).

El proyecto de la Comisión de Derecho Internacional prevé, finalmente, - un cuadro de sanciones, a saber:

Según el artículo 14, párrafo 1, un delito internacional creará todas las consecuencias jurídicas de un hecho internacionalmente ilícito y, además, los derechos y obligaciones que determinen las normas aplicables aceptadas por la comunidad internacional en su conjunto.

Según el mismo artículo 14, párrafo 2, un delito internacional cometido por un Estado creará para todos los demás Estados la obligación: a) de no reconocer la legalidad de la situación originada por ese delito (20); y b) de no -- prestar ayuda ni asistencia al Estado que haya cometido ese delito para mantener la situación originada por ese delito (21); y c) de asociarse a otros Estados-- para prestarse asistencia mutua en la ejecución de las obligaciones con arreglo a lo previsto en los apartados a) y b).

Determina el párrafo 3o. del artículo 14 que, salvo que una norma aplicable de derecho internacional general disponga otra cosa, el ejercicio de los derechos derivados del párrafo 1 del presente artículo y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de los párrafos 1 y 2 del presente artículo estarán sujetos, mutatis mutandis, a los procedimientos establecidos en la Carta de las Naciones Unidas

para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales. Y, 4, con sujeción a lo dispuesto en el artículo 103 de la Carta de las Naciones Unidas, en caso de conflicto entre las obligaciones contraídas por un Estado en virtud de los párrafos 1 y 2 de este artículo y los derechos y obligaciones que le corresponden en virtud de cualquier otra norma del derecho internacional, prevalecerán las obligaciones - impuestas por este artículo (22).

Finalmente, el proyecto de artículo 15 subraya que "un acto de agresión creará todas las consecuencias jurídicas de un delito internacional y, además, los derechos y obligaciones previstos en la Carta de las Naciones Unidas o en su virtud". El problema del proyecto de la Comisión tropieza en que aún no se ha logrado un tratado internacional que defina claramente la agresión. Evidentemente la Definición de la agresión, tal como fue adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 14 de diciembre de 1974 (23), constituye una orientación "para-determinar, de conformidad con la Carta, la existencia de un acto de agresión" -- (24). Aquí, empero, se estudia la responsabilidad internacional en el hecho internacionalmente ilícito, en su modalidad de delito internacional, según la terminología de la Comisión de Derecho Internacional, y no en cuanto al crimen internacional, que abarca la agresión.

En cuanto a la reparación del daño por contaminación del mar por derrame de hidrocarburos, la misma ha seguido rumbos diferentes y se basa más bien en la responsabilidad civil del propietario, exigida por el Estado de pabellón, que - certifica que el armador cuenta con un seguro u otra garantía financiera para responder de los daños y perjuicios. Esto obedece al hecho de que el transporte marítimo en hidrocarburos es, ante todo, una actividad básicamente privada en la cual están involucradas las grandes transnacionales petroleras.

## NOTAS DEL CAPITULO V...

1. Si, por ejemplo, ha sido destruido un hito fronterizo, hay que volverlo a poner. Lo mismo si se cambia de lugar una marca de delimitación fronteriza. Si se usurpó una porción de territorio de otro Estado, hay que devolverla.
2. En los casos, por ejemplo, de destrucción de una misión diplomática. O la contaminación del mar .
3. En el caso Wimbledon, el Tribunal Permanente de Justicia Internacional fijó intereses. TPJI, Serie A, núm. 1, pág. 32.
4. Sentencia Arbitral de MAX HUBBER, del 10. de mayo de 1925, en el asunto de las reclamaciones británicas por los daños sufridos en la zona española de Marruecos.
5. Sentencia del Tribunal Permanente de Justicia Internacional (TPJI) en el asunto Chorzow, de julio 26, 1927, Serie A/B núm. 9, pág. 21 y núm. 17 -- pág. 29.
6. En el mismo asunto, la sentencia del 13 de septiembre de 1938 del TPJI. Así mismo, la Corte Internacional de Justicia reafirmó los mismos principios en su sentencia del 9 de abril de 1949 sobre el Estrecho de Corfú, y en su opinión consultiva del 11 de abril de 1949 relativa a la reparación de daños y -- perjuicios al servicio de las Naciones Unidas, en Recueil, CIJ, 1949.
7. Hay restitución, por ejemplo, cuando un Estado infractor deroga una ley contraria a una obligación internacional que haya lesionado a otro Estado.
8. "Responsabilidad internacional", en Manual de Derecho Internacional Público, México, D. F., Fondo de Cultura Económica, 1a. ed. española, edición de -- MAX SORENSEN, 1973, pág. 535.
9. Caso Russian indemnity, 1912, RIAA, 431.
10. TPJI, Serie A/No. 17, pág. 27.

11. Cita hecha en el laudo arbitral en los casos Lusitania, 1923, 7 RIAA, 32, en 34.
12. Opinión consultiva sobre la reparación de daños y perjuicios al servicio de las Naciones Unidas, en Recueil, 1949, pág. 181.
13. No pueden reclamarse, por ejemplo, perjuicios indirectos.
14. El objeto de la reparación es compensar el perjuicio en su integridad. Cabe, en consecuencia, la reparación por damnum emergens y lucrum cessans, así como la reparación moral y el pago de intereses desde que la obligación es exigible.
15. Literal d, numeral 2, artículo 36 del Estatuto de la Corte Internacional de -- Justicia.
16. En su 32o. período de sesiones, en 1980, la Comisión empezó a examinar la -- segunda parte del proyecto de artículos sobre la responsabilidad de los Esta-- dos. El relator especial Willem Riphagen, presentó su informe preliminar, que aparece en el anuario de la Comisión, de 1980, Vol. II (primera parte), págs. 113 a 136, documento A/CN.4/330. Con base en las recomendaciones de la -- Asamblea General, la Comisión prosiguió sus labores. En su 35o. período de -- sesiones, en 1983, la Comisión aprobó provisionalmente, para su inclusión en -- la segunda parte del proyecto, los artículos 1, 2, 3 y 5. Ver: Informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su 36o. período de -- sesiones (7 de mayo al 27 de septiembre Asamblea General, Documentos oficia -- les, 39o. período de sesiones, Suplemento No. 10 (A/39/10).
17. Capítulo VII, "Acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamiento de la paz o actos de agresión".
18. El jurista argentino CARLOS CALVO (1824-1903) se pronunció en contra de la intervención al amparo de la cláusula de protección diplomática de los de -- rechos de los extranjeros por encima de los derechos de los nacionales en re -- clamaciones de indemnizaciones ilegítimas. CALVO defendió la tesis de la -- igualdad de derechos civiles de nacionales y extranjeros y de sometimiento de los extranjeros a la jurisdicción local en plano de igualdad con los nacionales, sin reclamar privilegios ni ventajas superiores por medio de la protección di -- plomática.

19. Capítulo XVI, "Las sanciones del Derecho Internacional", en Tratado de derecho internacional, PEDRO PABLO CAMARGO, T. II, Bogotá, - Temis, 1983, pág. 34.
20. En 1931 la Asamblea de la Sociedad de Naciones sentó el principio de que "incumbe a los miembros de la Sociedad de las Naciones el no reconocimiento de ninguna situación, tratado o acuerdo establecido por -- medios contrarios al Pacto de la Sociedad de las Naciones Unidas o al Pacto de París". A esto se le conoce como la "Doctrina Stimson".
21. Este precepto se basa en la asistencia recíproca y es válido si no viola las obligaciones de los Estados como miembros de las Naciones Unidas.
22. Artículo 103 de la Carta de las Naciones Unidas. En caso de conflicto entre las obligaciones contraídas por los miembros de las Naciones Unidas en virtud de la presente Carta y sus obligaciones contraídas en virtud de cualquier otro convenio internacional, prevalecerán las obligaciones impuestas por la presente Carta.
23. Res. 3314 (XXIV), Documentos oficiales, 29o. período de sesiones, Suplemento No. 31 (A/9631), págs. 151-152.
24. Considerando de la misma resolución. Para la definición de la agresión, - véase de PEDRO PABLO CAMARGO, su Tratado de derecho internacional, op. cit., Tomo II, págs. 48 y 52.
25. Res. 3314 (XXIX) de la Asamblea General, 14 de diciembre de 1974.

PARTE SEGUNDA.

LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DEL ESTADO

POR LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO.

## CAPITULO VI

LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO1. Introducción.

La responsabilidad internacional del Estado por la contaminación del -- mar, en la misma forma que la contaminación de la atmósfera, el espacio ultra-- terrestre y los cuerpos celestes es una cosa nueva en el Derecho Internacional, -- que viene a plantearse después de la Segunda Guerra Mundial, como consecuencia de las actividades de los Estados y del avance de la ciencia y la tecnología.

El profesor italiano ROBERTO AGO ha sostenido que, "en otros tiem-- pos, casi la totalidad de los internacionalistas defendieron la tesis con arreglo a - la cual las reglas del Derecho Internacional general relativas a la responsabilidad de los Estados prevían un régimen único de responsabilidad aplicable a todas las hipótesis de hechos internacionales ilícitos del Estado, cualquiera que fuera el con-- tenido de la obligación contra la que atentara ese hecho. Actualmente, esta tesis se discute vivamente ... pues... después de la segunda guerra mundial se desarrolló una verdadera corriente de opinión en favor de una tesis diferente... según esa co-- rriente, el Derecho Internacional general prevía dos regímenes de responsabilidad - absolutamente diferentes: uno se aplicaría en caso de violación por el Estado de una obligación cuyo respeto revistiera una importancia fundamental para la comu-- nidad internacional en su conjunto; la obligación de abstenerse de todo acto de -- agresión, de no cometer genocidio o de practicar el apartheid serían ejemplos de-

esto. El otro régimen se aplicaría, por el contrario, cuando el Estado sólo hubiera dejado de respetar una obligación de menor importancia y menos general" (1).

En el capítulo IV se trató lo relacionado con la responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el Derecho Internacional. Esta hace relación a la contaminación del mar, que es el objeto del presente estudio.

El estudio de la responsabilidad internacional del Estado por la contaminación del mar es de suma importancia para la comunidad internacional, especialmente por los progresos conquistados en lo que se denomina el nuevo Derecho del Mar.

En efecto, las actuales instituciones que integran esa rama especializada del Derecho Internacional han sido codificadas, en su mayor parte, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada por la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar de las Naciones Unidas el 10 de abril de 1982 (2), y suscrita actualmente por la mayor parte de los Estados de la Comunidad internacional (3).

Tal como lo anota PEDRO PABLO CAMARGO, "el desarrollo del derecho del mar llega a su grado máximo en la segunda mitad del siglo XX, puesto que las dos terceras partes del planeta tierra están constituidas por agua. Los océanos son considerados no sólo como la primera reserva de alimentos para el género humano, sino como una 'mina líquida' que contiene todos los elementos de la naturaleza. Se calcula que una milla de agua salada contiene millones de toneladas de sal, calcio, magnesio, etc. Los nódulos polimetálicos constituyen el-

más valioso recurso del fondo de los mares. En el subsuelo del fondo del mar, - especialmente en la plataforma continental, se localizan también yacimientos petroleros que pueden ser explotados en el futuro a grandes profundidades (4).

Y si el mar ha sido declarado patrimonio común de la humanidad, el -- cual ha de ser explorado y explotado en forma conjunta, aparte de la exploración y explotación que corresponde a cada Estado ribereño dentro de su mar territorial (5) y su plataforma continental (6), la consecuencia lógica es que toda la comunidad internacional ha de preservarlo, especialmente contra los riesgos de contaminación.

Y si todos los Estados gozan en la alta mar (7) de las libertades tradicionales de navegación, sobrevuelo, investigación científica y pesca, las actividades que realicen deben proteger y no atentar contra los intereses de la comunidad internacional y de hacerlo, por los riesgos ultrapeligrosos, hay que reparar los daños causados.

La Convención sobre la alta mar, hecha en Ginebra el 29 de abril de -- 1958 (8), avanzó positivamente en la preservación del medio marino contra la -- contaminación de las aguas, pero no en cuanto a la responsabilidad absoluta de los Estados y dejó el problema en manos de los convenios especiales y de las organizaciones internacionales competentes.

Ciertamente, el artículo 24 señala que "todo Estado está obligado a -- dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por hidrocarburos -- vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías submarinas o producidos por la explotación y exploración del suelo y subsuelo marinos, teniendo en cuenta las dis

posiciones de los convenios existentes en la materia".

Y el artículo 25 incluyó para los Estados dos tipos de obligaciones contra la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radioactivos:

"1. Todo Estado está obligado a tomar medidas para evitar la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radioactivos, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones que puedan dictar los organismos internacionales competentes" (9). Y,

"Todos los Estados están obligados a colaborar con los organismos internacionales competentes, en la adopción de medidas para evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente resultante de cualesquiera actividades realizadas con sustancias radioactivas o con otros agentes nocivos" (10).

## 2. Responsabilidad Internacional del Estado.

Las conquistas más importantes las obtiene la comunidad internacional en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;

--Los Estados tienen la obligación de utilizar "los medios más viables de que dispongan" para prevenir y controlar la contaminación del medio marino - procedente de cualquier fuente. El texto define a qué categorías de Estados (Estados ribereños, Estado del puerto y Estado del pabellón) se encomendará la prevención de la contaminación y el castigo de los contaminadores, particularmente - en el caso de la contaminación causada por buques, y qué tipos de acciones de - ejecución se permitirán. Los Estados deberán responder de los daños causados por

prevención de la contaminación y el castigo de los contaminadores, particularmente en el caso de la contaminación causada por buques, y qué tipos de acciones de ejecución se permitirán. Los Estados deberán responder de los daños causados por el incumplimiento de sus obligaciones internacionales de combatir la contaminación marina. Tendrán obligación de cooperar en los planos mundial y regional en la formulación de reglas y estándares o niveles para la protección del medio marino, y se comprometen a promover la asistencia técnica en esa esfera a los países en desarrollo.

El paso más importante dado en materia de la responsabilidad internacional del Estado por la contaminación del mar, o del medio marino, es el artículo 235 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982:

"1. Los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional.

"2. Los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción.

"3. A fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evolución de los daños y su indemnización y a la solución de -

las controversias conexas, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización".

Como puede observarse, se ha establecido la responsabilidad internacional del Estado por incumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Hay un principio general para fijar la responsabilidad internacional del Estado: el hecho internacionalmente ilícito. Las actividades de los Estados se harán con miras a proteger y preservar el medio marino, no a contaminarlo o destruirlo.

Además, los Estados han asumido el compromiso de asegurar, por medio de su legislación interna, una "adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción". Esto es muy importante por cuanto las personas, naturales o jurídicas, que realicen actividades en el mar, quedan constreñidas a proteger y preservar el medio marino; y, si no lo hace, su Estado les obliga a indemnizar.

Y, finalmente, la Convención impone a los Estados el deber de cooperar en la aplicación del derecho internacional en materia de responsabilidad internacional del Estado y del que en el futuro se establezca "a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino". No sólo se refiere a las normas tradicionales de la responsabilidad internacional por el hecho internacionalmente ilícito, sino también por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el derecho internacional.

## NOTAS AL CAPITULO VI...

1. Informe a la Comisión, en Anuario, CDI, 1976, I parte, pág. 28.
2. Con sus 320 artículos y nueve anexos. Ver: Documentos oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, -- Vol. II, Naciones Unidas, A/CONF. 62/C.1/L.19 (S.78.V.3).
3. Hasta marzo de 1985, según reporte de la oficina del representante especial del Secretario General para el Derecho del Mar, la Convención había sido firmada, según orden alfabético en inglés, por Afganistán, Argelia, Angola, Antigua y Barbuda, Argentina, Australia, Austria, Bahamas, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Belice, Benin, Bhutan, Bolivia, Botswana, - Brasil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Burkina Faso (Alto Volta), Birmania, Burundi, Bielorrusia, Camerún, Canadá Cabo Verde, República Centroamericana, Chile, China, Colombia, Comoros, Congo, Costa Rica, Cuba, Chipre, - Checoslovaquia, Kampuchea Democrática, República Democrática de Corea, Yemen Democrático, Dinamarca, Djibouti, Dominica, República Dominicana, Egipto, El Salvador, Guinea Ecuatorial, Eitopfa, Fiji, Finlandia, Francia, Gambia, Gambia, República Democrática Alemana, Ghana, Grecia, Grenada, -- Guatemala, Islandia, India, Indonesia, Irán, Iraq, Irlanda, Italia, Costa de Marfil, Jamaica, Japón, Kenya, Kiribati, Kuwait, República Democrática Popular de Laos, Libano, Lesotho, Liberia, Libia, Liechtenstein, Luxemburgo, Madagascar, Malawi, Malasia, Maldivas, Malí, Malta, Mauritania, Mauricio, México, Mónaco, Mongolia, Marruecos, Mozambique, Nauru, Nepal, Países-Bajos, Nueva Zelandia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Oman, Paquistán, Panamá, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Filipinas, Polonia, Portugal, Qatar, República de Corea, Rumania, Rwanda, San Cristóbal, y Nieves, Santa Lucía, -- San Vicente y las Granadinas, Samoa, Santo Tomé y Príncipe, Arabia Saudita, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Islas Salomón, Sualia, Suecia, Suiza, Tailandia, Togo, Trinidad y Tobago, Túnez, Tuvalu, Uganda, Ucrania, URSS, Emiratos Arabes Unidos, Tanzania, Uruguay, Vanuatu, Vietnam, Yemen, Yugoslavia, Zaire, Zambia, Zimbabue. Total 115 signatarios. Y - 13 ratificaciones: Bahamas, Belice, Cuba, Egipto, Fiji, Gambia, Ghana, Costa de Marfil, Jamaica, México, Filipinas, Senegal, y Zambia.
4. La Convención sobre el derecho del mar, Bogotá, Temis, pág. 10.
5. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, establece: "Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención" (art. 3o.).

6. En los términos del art. 76 de la convención, la plataforma continental de -- un Estado ribereño "comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia". Este límite es la confirmación internacional de los derechos del Estado ribereño en la "zona económica exclusiva" de 200 millas.
7. Según el artículo 87 de la Convención, "la alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas del recho internacional"...
8. Entró en vigor el 30 de septiembre de 1962. Ver su texto en la Comisión - de Derecho Internacional y su obra, Nueva York, Naciones Unidas, 3a. ed. 1981.
9. Las regulaciones de la Agencia Internacional de Energía Atómica (AIEA), con sede en Viena, Austria.
10. Ibidem.

## CAPITULO VII

PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO.1. La responsabilidad de los Estados.

Tal como se dejó establecido en el capítulo anterior, los Estados, conforme al artículo 235 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Es una responsabilidad primaria. En caso de incumplimiento, obviamente incurrirán en responsabilidad internacional conforme al Derecho Internacional.

Las disposiciones generales están contenidas en la Parte XII de la Convención, sobre "protección y preservación del medio marino". Y la obligación general es, según artículo 192, que "los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino". O sea que existe la regla internacional y se aplica, en caso de violación de la misma, la teoría de la responsabilidad internacional del Estado por el hecho internacionalmente ilícito, bien se trate de una acción u omisión, siempre que sea atribuida al Estado. Ningún Estado, en consecuencia, podría alegar que no existe esa obligación internacional de proteger y preservar el medio marino. El problema a determinar es en qué medida se quebrantó la obligación general. En otras palabras, en qué consiste la acción o la omisión.

Las reglas de la Convención, que codifican y amplían otras adoptadas anteriormente, especialmente por la Organización Marítima Internacional (OMI)--

(1), tienen por objeto proteger los océanos contra la contaminación, que es actualmente uno de los graves problemas, no sólo por el petróleo derramado, sino-- también por toda clase de desperdicios, incluso nucleares.

La Parte XII de la Convención está consagrada a la protección y pre--servación del medio marino. La obligación general es, tal como se ha indicado,-- la "de proteger y preservar el medio marino" (art. 192), que es, ciertamente,-- una res communis omnium y, por tanto, patrimonio del género humano.

En el nuevo texto se definen las categorías de Estados (Estados ribereños, Estado del puerto y Estado del pabellón) a las que corresponderá prevenir-- la contaminación y sancionar a los contaminadores, especialmente cuando la misma es causada por buques, así como los tipos de medidas de ejecución permitidos. Los Estados responderán de los daños causados por el incumplimiento de sus obligaciones internacionales de combatir la contaminación del medio marino. Y es--tán obligados a cooperar, tanto en el ámbito mundial como en el regional, en la formulación de normas y patrones para la protección del medio marino, y están --comprometidos a promover a ese aspecto la asistencia técnica a los países en de sarrollo.

Las disposiciones de la Convención sobre preservación y protección del medio marino se elaboraron hace varios años y sobre las mismas no hubo muchas discrepancias entre los Estados durante las negociaciones en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En el último período de--sesiones, España propuso que se suprimiera la frase "más allá del mar territo--rial" de la cláusula que establece que ninguna de las disposiciones de la parte --de la convención relativa al medio marino "menoscabará el derecho de los Esta--

dos con arreglo al Derecho Internacional... a tomar y hacer cumplir más allá - del mar territorial medidas que guarden proporción con el daño real o potencial a fin de proteger sus costas e intereses conexos" (2).

Francia propuso que se permitiera imponer sanciones distintas de las - pecuniarias en el caso de "un acto intencional o grave de contaminación" cometido por buques extranjeros fuera de los límites del mar territorial" (3). Sin -- embargo, hasta ahora los Estados no han querido avanzar más allá de las saciones pecuniarias (indemnización por daños y perjuicios), tomando en cuenta, quizás, - que el nuevo Derecho Internacional ha dejado de ser punitivo y avanza, en conse-- cuencia, hacia la teoría de la responsabilidad internacional del Estado con crite-- rio más bien de Derecho Civil que de Derecho Penal.

La Convención parte de la premisa de que los Estados tienen el dere-- cho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política en materia de medio ambiente, pero también de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino (art. 193). En consecuencia, están obligados a tomar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio-- marino. Asimismo deberán cooperar en el plano mundial y regional en la formulación de reglas y estándares, así como de prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional, que sean compatibles con la Convención, para la - protección y preservación del medio marino, teniendo en cuenta las características propias de cada región.

La Convención impone a los Estados el deber de notificar inmediatamente a otros Estados y a las organizaciones competentes cuando tengan conocimien-

to de casos en que el medio marino se halle en peligro inminente de sufrir daños por contaminación o los que haya sufrido ya (art. 198).

## 2. Fuentes de contaminación marina.

La Convención prohíbe todas las formas de contaminación provenientes de fuentes terrestres, por buques, de vertimiento, de actividades relativas a los fondos marinos y desde la atmósfera o a través de ella.

¿Cuáles son esas formas de contaminación? Conforme al artículo 194, son las siguientes:

a) La contaminación desde fuentes terrestres: esta es la más dañina de todas y los Estados, con base en su propia soberanía, han adoptado legislación para prevenirla o reprimirla. Es importante destacar que el artículo 10., numeral 4o. de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar contiene una clara definición de "contaminación del medio marino": "se entiende la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento".

b) La contaminación causada por buques: este tipo de contaminación es el más complejo de todos los problemas, tomando en cuenta la licitud de la navega-

ción marítima, pero cuyos daños pueden afectar también a terceros Estados y a la misma comunidad internacional. Si bien es cierto que los buques están bajo la jurisdicción del Estado en el cual están registrados (Estado de pabellón), -- los buques se pueden trasladar a zonas marítimas en que otro Estado tiene jurisdicción (Estado ribereño o Estado del puerto). Desde luego, el artículo 94 de la Convención ha avanzado positivamente hacia el establecimiento de los deberes del "Estado del pabellón", el primero de los cuales es que "todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón". (4)

c) La contaminación por vertimiento: se entiende por "vertimiento", en los términos del numeral 5 del artículo 10. de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: "I) La evacuación deliberada de desecho u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; II) el hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar" (5). Este tipo de contaminación está regido por el Convenio de Londres, de 1972, cuya Secretaría está a cargo de la OMI. Pero si bien es cierto que su artículo X prevé el compromiso de los Estados partes de elaborar procedimientos para la determinación de responsabilidades, aún no se han adoptado esas normas reglamentarias (6).

d) La contaminación procedente de la exploración y explotación de los fondos marinos y su subsuelo. Se trata de algo nuevo en el Derecho Internacional, a partir de 1967 cuando las Naciones Unidas, a propuesta de Malta, comenzaron a ocuparse de la defensa con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo en alta mar, fuera de los límites de la jurisdicción nacional, y --

del empleo de sus recursos en beneficio de toda la humanidad (7). La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar contiene la Parte XI sobre la Zona, declarada patrimonio común de la humanidad, cuyo principal interés económico lo constituyen los nódulos polimetálicos, formados por manganeso, cobre, cobalto y níquel. Aún la Autoridad de los Fondos Marinos no ha establecido las reglas de prevención y control de la contaminación que pueda producir la explotación y explotación de los fondos marinos y su subsuelo.

e) La contaminación del medio marino desde la atmósfera y a través de ella : se trata de algo nuevo en el Derecho Internacional y las reglas están a cargo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Tiene particular importancia la contaminación del medio marino por la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde aeronaves.

Por desgracia, las disposiciones de la Convención relativas a la protección y preservación del medio marino, y que al final se reproducen como apéndice, no se aplicarán a los buques de guerra, naves auxiliares, otros buques o aeronaves pertenecientes o utilizados por un Estado y utilizados, de momento, únicamente para un servicio público no comercial (art. 236). El precepto agrega que, "sin embargo, cada Estado garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no se obstaculicen las operaciones o la capacidad de operación de tales buques o aeronaves que le pertenezcan o que utilice, que tales buques o aeronaves proceda, en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con las disposiciones de esta Convención."

Como puede observarse, después de un análisis de la Parte XII de la--

Convención sobre protección y preservación del medio marino, hay varios tipos-- de normas:

En primer lugar, para asegurar la obligación general, se prevén medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino; se reafirma el deber de no transferir daños o peligros ni transformar un tipo de contaminación en otro, y también de tener cuidado con el uso de tecnologías o introducción de especies extrañas o nuevas.

En segundo lugar, se establece la cooperación en el plano mundial y regional, la cual incluye la notificación de daños inminentes o reales, planes de emergencia contra la contaminación, estudios, programas de investigación e intercambio de información y datos y criterios científicos para la reglamentación.

En tercer lugar, se incluye la asistencia científica y técnica a los Estados en desarrollo, y trato preferencial de organizaciones internacionales.

En cuarto lugar, se crea un sistema de vigilancia y evaluación ambiental, aún incipiente.

Y, en quinto lugar, se contempla un conjunto de reglas internacionales y legislación nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, en particular: contaminación procedente de fuentes terrestres (art. 207); contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujeta a la jurisdicción nacional (art. 208); contaminación resultante de actividades en la Zona (art.209); contaminación vertimiento (art. 210); contaminación --

causada por buques (art. 211), y contaminación desde la atmósfera o a través de ella (art. 212). Naturalmente la Convención prevé para todos los casos medidas de ejecución.

## NOTAS DEL CAPITULO VII...

1. La OMI fue establecida en 1958 como organismo especializado de las Naciones Unidas. Como consecuencia de las enmiendas al convenio constitutivo, la Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI) cambió su nombre, a partir del 22 de mayo de 1982, por el de OMI. Esta organización, tal como se verá en el capítulo venidero, se ocupa de la prevención y control de la contaminación marina causada por buques, etc.
2. Doc. A/CONF. 62/L.109.
3. Doc. A/CONF. 62 L.106. En su reclamación contra Francia por los experimentos nucleares en Oceanía, Australia y Nueva Zelanda alegaron que se habían ocasionado perjuicios a su población y territorio. Empero, Francia argumentó, sobre la base de informes científicos, que no se habían producido daños.
4. Hay que distinguir entre contaminación operacional, por hidrocarburos, y la accidental. Para esta última se han establecido reglas para prevenir accidentes, exigiendo a los buques el cumplimiento de estándares mínimos en cuanto al diseño, construcción y equipos. Estos son los convenios técnicos de SOLAS 1974 y su protocolo de 1958, MARPOL 1973/78, COLREG 1972 y Líneas de Carga (1966). Ahora bien, el artículo 94 de la Convención agrega:
  - "2. En particular, todo Estado: a) mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y, b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.
  - "3. Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a: a) la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques; b) la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables; c) la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

"4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar: a) que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación; b) que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y manutención naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque; c) que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

"5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia.

"6. Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

"7. Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbó su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón, y el otro Estado, cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe, en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

5. Según el mismo precepto, el término "vertimiento" no comprende: 1) la evacuación de desechos u otras materias resultante, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transporten en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar destinados a la evacuación de tales materias, o se transborden a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos u otras materias en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones; 2) el depósito de materias para fines distintos de su mera evacuación, siempre que ese depósito no sea contrario a los objetivos de esta Convención".

6. El artículo X dice: "de conformidad con los principios del derecho internacional relativos a la responsabilidad de los Estados o a cualquiera otra zona del medio ambiente por el vertimiento de desechos y otras materias, las Partes Contratantes se comprometen a elaborar procedimientos para la determinación de responsabilidades".
7. GLORIA ALBIOL BIOSCA: El régimen jurídico de los fondos marinos internacionales, Madrid, Tecnos, 1984.

## CAPITULO VIII

### LA OMI Y LA PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO.

#### 1. Consideraciones generales.

En la conferencia marítima mundial de las Naciones Unidas, por iniciativa de 35 Estados, fue redactada la convención sobre la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), la cual fue abierta a la firma de los Estados en Ginebra el 6 de marzo de 1958. El instrumento entró en vigor el 17 de marzo de 1958 (1). Como consecuencia de las enmiendas al convenio constitutivo, que entraron en vigor el 22 de mayo de 1982, su nombre actual es el de Organización Marítima Internacional (OMI).

Son sus propósitos: a) establecer el mecanismo para la cooperación y el intercambio de información entre los gobiernos sobre asuntos técnicos del transporte marítimo relacionado con el comercio internacional; b) alentar la adopción general de las normas más eficaces posibles en las cuestiones relativas a la seguridad marítima, la eficiencia en la navegación, la prevención y control de la contaminación de los mares causados por buques, y ocuparse de las cuestiones jurídicas relacionadas con esas esferas; c) procurar la eliminación del trato discriminatorio y las restricciones innecesarias por parte de los gobiernos; d) considerar cuestiones concernientes a prácticas restrictivas injustas aplicadas por empresas navieras; y, e) examinar cualesquiera cuestiones relativas al transporte marítimo que le puedan ser remitidas por cualquier órgano u organismo es

ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

pecializado de las Naciones Unidas.

Son sus órganos: la asamblea, integrada por todos sus miembros (2), - que se reúne cada dos años para formular los principios rectores; el consejo, integrado por 24 miembros elegidos por la Asamblea (3), encargado de supervisar la organización, y el Comité de seguridad marítima, el cual recomienda la adopción de reglamentos de seguridad marítima.

Aunque la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar cómo menciona una vez a la OMI (4), es evidente que la misma está llamada a - desempeñar el papel preponderante en cuanto a la protección y preservación del -- medio marino, especialmente en lo concerniente a contaminación procedente de - - fuentes terrestres, la contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional, la contaminación por vertimiento, la con taminación causada por buques y la contaminación desde la atmósfera a través de ella (5). A pesar de que la función principal radica en la Autoridad Internacional, la OMI podría desempeñar determinadas actividades en la protección y preservación del medio marino por las actividades de exploración y explotación de los fondos -- marino u oceánicos más allá de la jurisdicción nacional, o sea en la Zona (6).

## 2. Convenios de la OMI.

Las actividades principales de la OMI giran en torno a cinco convenios: a) el convenio internacional sobre líneas de carga, de 1966 (7); b) el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, 1974), y - el protocolo de 1978 (8); c) el Convenio internacional para prevenir la contami-

nación por los buques, de 1973, modificado por el protocolo de 1978 (MARPOL, - 1973/78); d) el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y - guardia para la gente del mar, de 1978 (STCW, 1978), y el Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes de 1972 (9).

Hay que mencionar, además, el Convenio sobre intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, de 1969, y su protocolo de 1973. Después del desastre del buque "Amoco Cádiz", ocurrido en marzo de 1978, se estudia la posibilidad de agregar un nuevo protocolo, aunque el párrafo 7 del artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue basado en dicha emergencia (10).

El problema que queda por determinar es el de saber cuándo entrará en vigor la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (11) y, en consecuencia, las "reglas y estándares generalmente aceptados" a que se refieren las Partes II, III, IV, V, VII y XII del más importante instrumento suscrito hasta ahora. Obviamente las opiniones de los autores son encontradas, pues mientras unos sostienen que la Convención se ha limitado a codificar reglas y estándares generalmente aceptados, otros afirman que buena parte de tales reglas y estándares han sido creados. Hay, naturalmente, otra corriente de opinión que manifiesta que, mientras la Convención entra en vigor, sus normas tienen el carácter de Derecho - Internacional consuetudinario por haber sido suscrita por 119 Estados en Jamaica -- el 10 de diciembre de 1982 (12), y actualmente por 155 (13).

KARI HAKAPPA sostiene que "parecería bien justificado exigir en or--

den a probar su carácter de 'generalmente aceptadas', las reglas y estándares internacionales deberían contar con un apoyo considerable entre las naciones marítimas más afectadas por su aplicación" (14).

Aunque, en términos generales, se puede concluir que la Convención sobre el Derecho del Mar, de 1982, tiene una aceptación general, es menester, en cada caso, analizar en detalle, el alcance de cada una de sus normas, especialmente las previstas en la parte XII, que se refieren, como se ha indicado, a la protección y preservación del medio marino.

Como bien lo anota el abogado MARIO VALENZUELA, "las funciones regulatorias de la OMI en los campos técnicos de la navegación y la contaminación causada por buques son confirmadas y en algunos casos reforzadas por las disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar. La Convención no altera sin embargo el carácter de la OMI como agencia internacional sin 'poderes de ejecución' propios" (15).

Corresponderá a la OMI, en las próximas deliberaciones de su asamblea, determinar sus nuevas tareas a la luz de la Parte XII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en cuanto a la protección y preservación del medio marino.

## NOTAS DEL CAPITULO VIII...

1. Al ser ratificado por 21 Estados, de los cuales siete por lo menos debían tener cada uno una marina mercante no menor de 1 millón de toneladas brutas. Su sede es Londres.
2. Son actualmente 122 Estados miembros.
3. Seis de los cuales representan a los países que tienen mayor interés en la prestación de servicios internacionales en la navegación, seis representan a los países que más interesados están en el comercio transportado por vía marítima y 12 representan a los Estados que tienen interés especial en la navegación y en el transporte marítimos y cuya elección aseguraría la representación de todas las principales regiones geográficas del mundo.
4. El artículo 2o. del Anexo VIII sobre la conformación de listas de expertos respecto de "la navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento".
5. Parte XII de la Convención, protección y preservación del medio marino. Ver: MARIO VALENZUELA: "A. Implicaciones del nuevo Derecho del Mar con respecto a la Organización Marítima Internacional" (OMI), en El nuevo derecho del mar, Bogotá, Ministerio de Relaciones Exteriores, 1983, págs. 73-88.
6. La Parte XI de la Convención trata sobre la Zona.
7. LL, 1966, en vigor desde el 21 de julio de 1968.
8. El artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar incluye el deber de prestar auxilio.
9. El artículo 97 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se refiere a la jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación.
10. "7. Las reglas y estándares internacionales mencionados en este artículo deberfan comprender, en particular, los relativos a la pronta notificación a

los Estados ribereños cuyo litoral o intereses conexos pueden resultar afectados por incidentes, incluidos accidentes marítimos, que ocasionen o puedan ocasionar descargas."

11. La Convención entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que 60 -- Estados hayan depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas sus instrumentos de ratificación o adhesión (art.308). Hasta el 9- de diciembre de 1984 había sido ratificada por Bahamas, Belice, Cuba, Egipto, Fiji, Gambia, Ghana, Costa de Marfil, Jamaica, México (18 de marzo- de 1983), Filipinas, Senegal y Zambia.
12. Alto Volta, Angola, Argelia, Australia, Austria, Bahamas, Banherein, Ban-- gladesh, Barbados, Belice, Bhután, Birmania, Brasil, Bulgaria, Burundi, Cabo- Verde, Canadá, Colombia, Costa de Marfil, Costa Rica, Cuba, Chad, Che-- coeslovaquia, Chile, China, Chipre, Dinamarca, Djibouti, Egipto, Emiratos, Arabes Unidos, Eitopfa, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Grecia, Guinea-Bissau, Guyana, Haití, Honduras, Hungría, India, In donesia, Irán, Iraq, Irlanda, Islandia, Islas Salomón, Jamaica, Kenya, Kuwait, Leshoto, Liberia, Malasia, Malawi, Malta, Marruecos, Mauricio, Maurita- nia, México, Mónaco, Mongolia, Mozambique, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Polonia, Portugal, República Democrática- de Corea, República Democrática Popular Lao, República Dominicana, Re- pública Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética- de Ucrania, República Unida de Camerún, República Unida de Tanzania,-- Rumania, Rwanda, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Senegal, -- Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Su- riname, Tailandia, Togo, Trinidad y Tobago, Túnez, Turquía, Tuvalu, Uganda, URSS, Uruguay, Vanuatu, Vietnam, Yemen, Yemen Democrático, Yugoesta- via, Zambia, Zimbawe. Así mismo Islas Cook y Namibia.
13. Con posterioridad la suscribieron Afganistán, Antigua y Barbuda, Argentina, Bélgica, Benin, Bolivia, Botswana, Brunei Darussalam, República Centro-- africana, Comoros, Kampuchea Democrática, Dominica, El Salvador, Guinea Ecuatorial, Guatemala, Guinea, Italia, Japón, Líbano, Libia, Liechtenstein, Luxemburgo, Madagascar, Malawi, Malí, Nicaragua, Oman, Qatar, Repúbli- ca de Corea, San Cristóbal y Nieves, Samoa, Santo Tomé y Príncipe, Ata- bía Saudita, Surafrica, España Swazilandia, Suiza y Zaire.
14. Tesis sobre Marine pollution in internacional law, Helsinki, 1981.
15. "A. Implicaciones del nuevo derecho del mar con respecto a la Organiza- ción Marítima Internacional", op. cit., pág. 87.

## CAPITULO IX

CONTAMINACION POR VERTIMIENTO Y POR BUQUES.

Aunque, evidentemente, la Organización Marítima Internacional (OMI)-- tiene actualmente una tarea preponderante en la protección y preservación del medio marino, hay dos fuentes de contaminación a las cuales da preferencia, a saber:

A) La contaminación por vertimiento.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar contiene dos artículos en materia de contaminación por vertimiento, entendiéndose por éste, en los términos del artículo 10., numeral 5, del documento: "i) la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas y otras construcciones en el mar; (y), ii) el hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar" (1).

Conforme al artículo 210, regula la contaminación por vertimiento en -- estos términos:

"1. Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, -- reducir y controlar la contaminación del medio marino por vertimiento.

"2. Los Estados tomarán otras medidas que puedan ser necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

"3. Tales leyes, reglamentos y medidas garantizarán que el vertimiento no se realice sin autorización de las autoridades competentes -- de los Estados.

"4. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las-- organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomá-- tica, procurarán establecer reglas y estándares, así como prácticas y pro-- cedimientos recomendados, de carácter mundial y regional, para prevenir, reducir y controlar esa contaminación. Tales reglas estándares y prác-- ticas y procedimientos recomendados serán examinados con la periodicidad necesaria.

"5. El vertimiento, en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental no se realizará sin el previo-- consentimiento expreso del Estado ribereño, el cual tiene derecho a auto-- rizar, regular y controlar ese vertimiento tras haber examinado debidamen-- te la cuestión con otros Estados que, por razón de su situación geográfi-- ca, pueden ser adversamente afectados por él.

"6. Las leyes, reglamentos y medidas nacionales no serán me-- nos eficaces para prevenir, reducir y controlar esa contaminación con -- las reglas y estándares de carácter mundial".

Y el artículo 216 prevé el siguiente procedimiento de ejecución respecto a la contaminación por vertimiento:

"1. Las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta-- Convención y las reglas y estándares internacionales aplicables estableci-- dos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o en -- una conferencia diplomática para prevenir, reducir y controlar la conta-- minación del medio marino serán ejecutados:

"a) Por el Estado ribereño en cuanto se refiera a los verti-- mientos dentro de su mar territorial o de su zona económica exclusiva-- o sobre su plataforma continental;

"b) Por el Estado del pabellón en cuanto se refiera a los buques que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio y - las aeronaves matriculas en su territorio;

"c) Por cualquier Estado en cuanto se refiera a actos de carga de desechos u otras materias que tengan lugar dentro de su territorio o en sus instalaciones terminales costa afuera.

"2. Ningún Estado estará obligado en virtud de este artículo a iniciar procedimientos cuando otro Estado los haya iniciado ya de conformidad con este artículo".

La Organización Marítima Internacional (OMI) tiene la competencia y se rige por el Convenio de Londres, de 1972.

Como consecuencia de la conferencia intergubernamental efectuada en - Lancaster House, Londres, del 30 de octubre al 13 de noviembre de 1972, conforme a la iniciativa del gobierno británico, fue suscrito por 58 naciones, incluso las principales potencias marítimas, el Convenio sobre la prevención de la contaminación - del mar por vertimiento de desechos y otras materias.

De manera general, El convenio estipula que los Estados contratantes de berán, individual y colectivamente, promover el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino, y se comprometen especialmente a adoptar todas las medidas posibles para impedir la contaminación del mar por el vertimiento de desechos y otras materias que puedan constituir un peligro para la salud humana, dañar los recursos biológicos y la vida humana, reducir las posibilidades de - esparcimiento o entorpecer otros usos legítimos del mar (artículo 1).

Por "vertimiento" se entiende: a) toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuadas desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; y, b) todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar (artículo II). No incluye la evacuación en el mar de desechos y otras materias que sean incidentales a las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de sus equipos o que se deriven de ellas.

El Convenio prohíbe el vertimiento de los desechos u otras materias que tienen un efecto persistente y nocivo sobre el equilibrio ecológico de la vida marina. Están reseñadas en el Anexo I, e incluyen compuestos de organohalógeno, mercurio y compuestos de éste, cadmio y sus compuestos, plásticos permanentes, aceites y fluidos hidráulicos que se lleven a bordo con el fin de deshacerse de los mismos, desechos con alto grado de radioactividad (definidos como inapropiados para descargar en el mar por la Agencia Internacional de Energía Nuclear, AIEA) y materiales producidos por la guerra biológica y química. Esta prohibición absoluta no es aplicable a sustancias que se hagan rápidamente inocuas mediante procesos físicos, químicos o biológicos en el mar, siempre y cuando no impartan mal sabor a los organismos marinos comestibles o pongan en peligro la salud humana o la de los animales domésticos.

El vertimiento de todos los otros residuos o materias requiere de un permiso previo "especial" o "general", para cuya concesión cada Estado parte debe designar una organización internacional apropiada.

En efecto, el vertimiento de ciertas sustancias, identificadas en el Anexo

II del Convenio, requieren permisos especiales. Tales sustancias incluyen residuos-- que contienen cantidades significativas de arsénico, plomo, cobre, zinc y sus com-- puestos, organosilicio, cianuros, fluoruros, pesticidas y sus derivados. En la conce-- sión de permisos especiales para el vertimiento de grandes cantidades de ácidos y álcalis, se considerará la posible presencia en tales desechos de las sustancias atrás mencionadas y también de berilio, cromo, níquel, vanadio y sus compuestos. Otros materiales que requieren atención especial incluyen contenedores, chatarra metálica y otros desperdicios voluminosos que pueden hundirse hasta el fondo del mar y cons-- tituir un serio obstáculo para la pesca o la navegación; y los residuos radioactivos-- u otras materias de este tipo no incluidas en el Anexo I. El vertimiento de cual-- quier otro desecho o sustancia requiere de un permiso general.

Las medidas a considerar para determinar criterios que determinen la -- concesión de permisos para vertimiento de sustancias en el mar, tal como están re-- señadas en el Anexo III, incluyen características y composición de la materia (for-- ma, propiedades, toxicidad, persistencia), características del lugar de vertimiento-- y métodos para efectuar la misma, y consideraciones generales, como el posible -- efecto que pueda tener sobre lugares de esparcimiento y recreación (vida marina, viveros de peces y mariscos, recolección de plantas marinas).

Ninguna de las anteriores medidas será aplicable cuando se requiera ga-- rantizar la seguridad de la vida humana o la de los barcos, pero cualquier vertimien-- to de tales hipótesis deberá hacerse de un modo que reduzca la posibilidad de daño para la vida humana o marina y se informará de ello a la OMI.

El artículo VII del Convenio de Londres prevé que cada Estado parte - - adoptará las medidas necesarias para la aplicación del Convenio a todos los:

a) buques y aeronaves matriculados en su territorio o que ostenten su pabellón (Estado de pabellón):

b) buques y aeronaves que carguen en su territorio o en sus aguas territoriales las materias destinadas a ser vertidas (Estado de carga); y,

c) buques y aeronaves y plataformas fijas o flotantes bajo su jurisdicción, --- que se crea están destinadas a operaciones de vertimiento (Estado ribereño).

Las reglas y estándares para prevenir, reducir y controlar la contaminación por vertimiento de desechos y otras materias que puedan constituir un peligro para la salud humana, dañar los recursos biológicos y la vida marina, están en el - Convenio.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar faculta a tres categorías de Estados a ejecutar las normas que prohíben la contaminación por vertimiento: el Estado ribereño, con respecto a los vertimientos efectuados en su mar territorial, su zona económica o su plataforma continental; al Estado de - pabellón, en relación a los buques y aeronaves que enarbolan su bandera o estén -- matriculados en su territorio; y, al Estado de puerto, para evitar que en éste se-- carguen los desechos vertidos.

Si bien es verdad que el Convenio de Londres, de 1972, contenía una li-- mitación en cuanto a los "buques y aeronaves y plataformas fijas o flotantes bajo

su jurisdicción, que se crea se dedican a operaciones de vertimiento", el Protocolo de Barcelona, de 16 de febrero de 1976, amplía el radio de acción a "buques y aeronaves que se crea se dedican a operaciones de vertimiento en zonas situadas, a estos efectos, bajo su jurisdicción" (2).

B) La contaminación causada por buques.

El avance más importante, a partir del Convenio para prevenir la contaminación por hidrocarburos, de 1954, lo constituye, sin lugar a dudas, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, enmendado -- por el protocolo de 1978 y en vigor a partir del 2 de octubre de 1983 (MARPOL-1973/78).

Obviamente las disposiciones introducidas en la Parte XII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, objeto de una compleja negociación, precisaron y codificaron las normas y prácticas sobre el grave problema de la contaminación del medio marino causada por buques (3). Sin exageraciones, estas son las disposiciones marco.

Dos son las obligaciones primordiales que se desprenden del artículo 211 de la Convención:

En primer lugar, el párrafo 1 determina que los Estados, actuando por -- conducto de las organizaciones internacionales competentes (la OMI, en este caso) o de una conferencia diplomática general, "establecerán reglas y estándares de carácter internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del -- medio marino causada por buques y promoverán la adopción, del mismo modo y --

siempre que sea apropiado, de sistemas de ordenación del tráfico destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes que puedan provocar la contaminación del medio marino, incluido el litoral, o afectar adversamente por efecto de la contaminación a los intereses conexos de los Estados ribereños"...

Y, en segundo lugar, el párrafo 2 dispone que "los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarboles su pabellón o estén matriculados en su territorio". Y estas leyes y reglamentos "tendrán por lo menos el mismo efecto que las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general". Estas normas y estándares internacionales son los del sistema MARPOL.

El Estado ribereño tiene, en los términos de la Convención, competencia para dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros, tanto en el mar territorial (4), como en la zona económica exclusiva (5). En el primer caso, tales leyes y reglamentos no deberán obstaculizar el paso inocente de buques extranjeros (6). Y en el segundo caso, las leyes y reglamentos deben estar conformes y dar efecto a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados y establecidos por conducto de la OMI o de una conferencia diplomática general.

La Convención igualmente prevé una triple competencia para la ejecución de las normas que prohíben la contaminación del medio oceánico por buques:

1. Estado de pabellón: según el artículo 217, el Estado de pabellón de

berá tomar medidas apropiadas para asegurar que se impida a los buques que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio zarpar "hasta que cumplan los requisitos de las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1, incluidos los relativos al diseño, construcción, equipo y dotación de buques" (7). El espectro de las medidas es amplio, pues pueden incluir investigaciones ex officio o a petición de parte, informes al Estado responsable y a la OMI y sanciones de derecho interno.

2. Estado ribereño: el requisito básico es que el buque haya quebranta do las leyes y reglamentos que el Estado ribereño haya dictado de conformidad con la Convención o las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, cuando la infracción se ha cometido en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de dicho Estado (8).

Las Facultades del Estado ribereño son limitadas, debido a la controversia que afloró entre los "Estados marítimos" y los Estados ribereños y el artículo 220 de la Convención prevé varios supuestos, a saber:

(i) Si el buque se encuentra voluntariamente en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de un Estado y la infracción se ha cometido en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de dicho Estado, éste podrá iniciar el correspondiente procedimiento (9).

(ii) Si el buque navega en el mar territorial de un Estado y hay motivos fundados para creer que ha violado las leyes y reglamentos del Estado o las re

glas y estándares internacionales en materia de protección y preservación del medio marino, el Estado ribereño puede realizar la inspección física del buque y, si las pruebas lo justifican, podrá iniciar el procedimiento de ejecución, incluida la retención del buque (10).

(iii) Si el buque navega por el mar territorial o la zona económica exclusiva y hay motivos fundados para creer que ha infringido las reglas y estándares aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques o sus leyes sobre la materia, el Estado ribereño podrá exigir al buque información sobre su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si ha cometido una infracción (11).

(iv) Cuando haya motivos fundados para creer que un buque que navega en la zona económica exclusiva o en el mar territorial de un Estado ha cometido una infracción y que haya tenido como resultado una descarga importante que cause o amenace causar una contaminación considerable del medio marino, ese Estado podrá realizar una inspección física del buque referente a cuestiones relacionadas con la infracción en caso de que el buque se haya negado a facilitar la información o la información por él facilitada esté en manifiesta contradicción con la situación fáctica evidente y las circunstancias del caso justifiquen esa inspección (12).

(v) Cuando exista una prueba objetiva y clara de que un buque que navega en la zona económica exclusiva o en el mar territorial de un Estado ha cometido una infracción que haya tenido como resultado una descarga que cause o amenace causar graves daños a las costas o los intereses conexos del Estado ribe-

reño, o a cualesquiera recursos de su mar territorial o de su zona económica exclusiva, ese Estado podrá, si las pruebas lo justifican, iniciar un procedimiento, incluida la retención del buque, conforme a su derecho interno (13).

3. Estado de puerto: las facultades concedidas al Estado de puerto, especialmente por ejecución, constituyen uno de los adelantos de la Convención, que dejan atrás la Conferencia de Londres, de 1973. El principio general, contenido en el artículo 218, es que, cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto en una instalación terminal costa afuera de un Estado, ese Estado podrá realizar investigaciones y, si las pruebas lo justifican, iniciar procedimientos respecto de -- cualquier descarga procedente de ese buque, realizada fuera de las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de dicho Estado, en violación de -- las reglas y estándares internacionales establecidos por conducto de la OMI o de -- una conferencia diplomática general.

Los supuestos son:

Respecto de una infracción por descarga en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva, no se podrá iniciar procedimientos a menos que lo solicite el Estado lesionado, el Estado del pabellón o cualquier Estado--perjudicado o amenazado por la descarga, o a menos que la violación haya causado o sea probable que cause contaminación en las aguas interiores, el mar territorial--o la zona económica exclusiva del Estado de puerto (14).

Y los Estados que, a solicitud de terceros o por iniciativa propia, hayan comprobado que un buque que se encuentra en uno de sus puertos o instalaciones--terminales costa afuera, viola las reglas y estándares internacionales aplicables en-

materia de navegabilidad de los buques y a consecuencia de ello amenaza causar -- daños al medio marino, tomarán en la medida en que sea factible, medidas administrativas para impedir que zarpe el buque (15).

Ahora bien, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL, 1973/78), contiene normas específicas no sólo sobre la contaminación accidental, sino sobre la operacional, la negligente y por buques en general. Y ha avanzado en el establecimiento de reglas y estándares en materia de diseño, construcción, dotación y equipo de buques. Contiene normas sobre certificados e inspecciones de buques en los puertos. Y, respecto de Estados no partes, se prevé que "las partes aplicarán en la medida de lo necesario las disposiciones del presente Convenio para garantizar que no se de un trato más favorable a tales buques" (16).

Del Convenio MARPOL 1973/78 se desprenden las reglas siguientes en materia de ejecución en caso de transgresiones al mismo:

1. Independientemente del sitio donde haya ocurrido la violación, se -- mantiene la jurisdicción del Estado de pabellón. Si las pruebas son suficientes, el Estado de pabellón iniciará el procedimiento conforme a su legislación (17).

2. Toda violación del Convenio dentro de la jurisdicción de un Estado -- parte está prohibida y puede ser sancionada conforme a su derecho interno, pudiendo iniciar el procedimiento o suministrando información y pruebas al Estado rjbereño. Las sanciones deben ser severas en todos los casos.

3. De conformidad con el artículo 5o., todo buque obligado a poseer -- un certificado, estará sujeto, mientras se halle en puerto, a la inspección por fun-

cionarios del Estado de puerto. La inspección tiene como finalidad comprobar que hay un certificado válido, salvo que existan claros motivos para creer que la condición del buque o de sus equipos no corresponde sustancialmente al certificado.

Si el buque no tiene certificado válido, el Estado de puerto ha de tomar las medidas del caso para que el buque no zarpe hasta cerciorarse de que no hay amenaza de contaminar el medio marino. La excepción es que el Estado de puerto podrá dar permiso al buque para que abandone el puerto con el fin de dirigirse al astillero de reparaciones más próximo.

4. Cuando un Estado parte le niega a un buque extranjero la entrada a sus puertos, o en alguna forma actúa contra dicho buque por estimar que no cumple con las disposiciones del Convenio, deberá informar al cónsul o al representante diplomático del Estado de pabellón o, de no ser posible, al gobierno de dicho Estado. Se debe informar también a ese gobierno cuando el buque no lleve un certificado válido conforme al Convenio.

5. Todo buque al que se aplique el Convenio puede ser objeto de inspección en cualquier puerto de un Estado parte con el fin de verificar si el buque efectuó alguna descarga de sustancias perjudiciales en violación de las reglas del Convenio (19). Cualquier Estado parte que descubre una infracción, ha de facilitar al Estado de pabellón las pruebas de descargas cometidas en violación del Convenio. El Estado pabellón debe investigar la denuncia y podrá solicitar al Estado de puerto más pruebas de la supuesta infracción; y si considera que hay pruebas suficientes, deberá iniciar procedimientos conforme con su derecho interno e informar de esto tanto al Estado de puerto como a la OMI.

6. Cualquier Estado de puerto puede efectuar la inspección de un buque que haga escala cuando otro Estado parte, no sólo el Estado de pabellón, en vía una solicitud de investigación con pruebas suficientes de que ese buque ha efectuado en cualquier lugar, incluida la alta mar, descargas que violen el convenio. El informe de la investigación debe ser remitido tanto al Estado parte que lo solicitó como al Estado de Pabellón.

El Convenio MARPOL contiene los siguientes anexos:

a) Anexo I, sobre hidrocarburos, que es obligatorio, presenta una definición común de hidrocarburos: el petróleo en todas sus manifestaciones, incluso los subproductos. Instituye el certificado de "solvencia contra la contaminación", emitido por el Estado de pabellón, para tanqueros de más de 150 toneladas y buques mayores de 400. A los barcos nuevos se les someterá a control de inspección antes de su botadura y luego a intervalos fijos. El capítulo III contiene normas para reducir la contaminación causada por petroleros que sufran daños en los costados o en el fondo, con diversas fórmulas matemáticas aplicables al cálculo de los derrames.

b) Anexo II, sobre líquidos nocivos, también obligatorio, introduce medidas destinadas a controlar la contaminación del mar por líquidos nocivos distintos al petróleo, transportados a granel, o sea en tanques (tanquero químico). El apéndice I al Anexo II establece las pautas para determinar las categorías de las sustancias nocivas líquidas. La lista de químicos en el apéndice II incluye más de 160 sustancias catalogadas como nocivas, entre las cuales predominan las dos últimas categorías C y D, además de otras transportables a granel y consideradas no ofensivas (Apéndice III) como glicerina, aceite de ricino, aceite de hígado de bacalao,

aceite de oliva, leche, vino y jugos cítricos. Con respecto a los líquidos nocivos, - el anexo prevé una máxima concentración residual que puede estar presente en -- cantidades diluidas de agua de deslastre, permitiendo su descarga con el buque en -- marcha a una velocidad mínima de siete nudos y a una distancia no menor de 12 - millas náuticas de la costa y sobre 25 metros de profundidad.

c) El Anexo III, sobre sustancias nocivas en bultos, es facultativo. También-- se extiende a contenedores, tanques portátiles o vagones de remolque o de ferroca-- rril. Prohíbe el transporte de tales sustancias en los citados receptores. Establece lmites en la cantidad de sustancias a ser transportadas.

d) El Anexo IV, sobre aguas negras de los buques, es facultativo, igualmente. Se aplica a todo barco nuevo por encima de 200 TRB, barcos de menor tonelaje - destinados a llevar más de 10 personas, y a barcos viejos en las mismas condicio-- nes diez años después de la entrada en vigor del anexo. Los barcos deberán ser -- periódicamente inspeccionados y estar equipados con una planta para el tratamien-- to de aguas negras. Han de llevar certificados de prevención de contaminación --- por aguas negras (1973) expedidos por el Estado de pabellón. El reglamento 8 - fija la manera de descargar las aguas negras, con el buque en marcha, a veloci-- dades determinadas según sean tratadas o no las aguas sucias. Se obligan los signa-- tarios a mantener facilidades para la recepción de tales aguas en sus puertos y los barcos a llevar tubos standar de fácil conexión en los terminales de tierra.

e) Anexo V, sobre desperdicios de buques, es facultativo. Por "desperdi--- cios" o "basuras" se entiende toda clase de desechos alimenticios, domésticos-- y operativos, incluso pescado fresco, generados durante las operaciones normales -- del viaje.

Finalmente, la Conferencia internacional sobre contaminación del Mar, -- produjo el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos (Londres, 1973), o sea a casos en que existen peligros graves para el Estado Costero debido a la contaminación o amenaza de contaminación por otras sustancias distintas. Por sustancias-- distintas a los hidrocarburos se entienden: a) las sustancias enumeradas en una - lista que, una vez confeccionada, constituye anexo del Protocolo; y, b) "aquellas otras sustancias susceptibles de ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la -- flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes - recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar".

El protocolo prevé que la obligación de justificar la acción en fundamento a la nocividad de la sustancia recaerá en la parte que haga valer su derecho de intervención en relación con alguna sustancia de esa índole.

## NOTAS AL CAPITULO IX...

1. Conforme al literal b) del artículo 1o., el término "vertimiento" no comprende: i) la evacuación de desechos u otras materias resultantes, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transporten en buques, aeronaves, plataformas u -- otras construcciones en el mar destinados a la evacuación de tales materias, o se transborden a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos-- u otras materias en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones; -- ii) el depósito de materias para fines distintos de su mera evacuación, -- siempre que ese depósito no sea contrario a los objetivos de esta Convención".
2. El Convenio sobre la protección del medio marino en la zona del Mar Báltico, adoptado en Helsinki el 22 de marzo de 1974, limita la competencia del Estado ribereño a vertimientos hechos en su mar territorial.
3. Parte XII, Protección y preservación del medio marino, que se reproduce como anexo.
4. Artículo 211/4.
5. Artículo 211/5.
6. El artículo 211/4, en su parte final, dice: "De conformidad con la sección 3 de la Parte II, tales leyes y reglamentos no deberán obstaculizar el paso-- inocente de buques extranjeros". El artículo 21 faculta al Estado ribereño-- para dictar, de conformidad con las disposiciones de la Convención y otras-- normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso ino-- ciente por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes mate-- rias: f) La preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste.
7. El párrafo 1 del artículo 217 establece: "1. Los Estados velarán por que los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio-- cumplan las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por-- conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, así como las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con esta Convención, para prevenir, reducir y controlar la con-- taminación del medio marino por buques; así mismo, dictarán leyes y regla-- mentos y tomarán otras medidas necesarias para su aplicación. El Estado--

del pabellón velará por la ejecución efectiva de tales reglas, estándares, leyes- y reglamentos donde quiera que se cometa la infracción".

8. Artículo 220/1, "ejecución por los Estados ribereños".
9. Ibidem.
10. Artículo 220/2.
11. Artículo 220/3. Los Estados, empero, dictarán según el párrafo 4o, "leyes y reglamentos y tomarán otras medidas para que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las solicitudes de información con arreglo al párrafo-- 3".
12. Artículo 220/5.
13. Artículo 220/6.
14. Artículo 218/2.
15. Artículo 218/3. Y, según el párrafo 4, el expediente de la investigación - realizada por el Estado del puerto se remitirá al Estado del pabellón o al Estado ribereño a petición de cualquiera de ellos. Cualquier procedimiento iniciado por el Estado del puerto sobre la base de dicha investigación-- podrá ser suspendido, a petición del Estado ribereño en cuyas aguas inte-- riores, mar territorial o zona económica exclusiva se haya cometido la in-- fracción. En tal situación, las pruebas y el expediente del caso, así como cualquier fianza u otra garantía financiera constituida ante las autoridades del Estado del puerto, serán remitidos al Estado ribereño. Esta remisión-- excluirá la posibilidad de que el procedimiento continúe en el Estado del-- puerto.
16. Artículo 5o., párrafo 4.
17. Artículo 4o., párrafo 1.
18. Artículo 5o., párrafo 3.
19. Artículo 6o.

## CAPITULO X

RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR  
CONTAMINACION DEL MAR POR HIDROCARBUROS.El marco legal.

Buena parte de los autores sostienen que el desastre del barco "Torrey-Canyon", en 1967, marcó el punto de partida para la adopción de convenios sobre la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación del mar por hidrocarburos (1). Correspondió a la Organización Marítima Internacional (OMI) la preparación de los primeros convenios sobre la materia:

El primero fue el Convenio sobre intervención en alta mar en casos de accidentes que causen contaminación por hidrocarburos, de 1969, aceptado universalmente, el cual fue complementado por el Protocolo de 1973, relativo a sustancias distintas de hidrocarburos, y en vigor desde 1983.

El segundo es el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969 (2), y su Protocolo de 1984 (3), que se examinará más adelante.

Y, en tercer lugar, el Convenio complementario sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización, de 1971, y su Protocolo de 1984, que serán analizados en el capítulo venidero. Estos instrumentos, financiados por la industria petrolera, complementan la responsabilidad del propietario de buques-

tanques, y tiene estrecha vinculación con el Convenio sobre responsabilidad civil, -- que se examina en este capítulo.

A) Acuerdos privados.

Hay también dos acuerdos privados que vienen a reforzar los convenios -- sobre responsabilidad civil y sobre el fondo de indemnización:

1. El acuerdo voluntario entre propietarios de buques tanqueros relativo a la responsabilidad por daños causados por derrame de hidrocarburos (TOVALOP) (4). No es un acuerdo de asegurador, sino de armadores de buques tanqueros que fija reglas de responsabilidad civil, y fue establecido en 1969. Es para algunos un "cartel de responsabilidad civil", pero del cual pueden beneficiarse también otras víctimas.

Sus principales estipulaciones son:

a) Los dueños de los tanqueros se obligan por voluntad unilateral a responder frente a personas físicas y jurídicas, incluso estatales, por: (i) daños resultantes de escape o derrame de petróleo; (ii) costo de medidas preventivas para minimizar el daño, y (iii) costo de remover el peligro de una contaminación por hidrocarburos, aún si no se presenta (Regla IV-a).

b) Cubre daños por contaminación en territorio del Estado, incluso su mar -- territorial (Regla 1, h).

c) Fija un límite de responsabilidad del armador de 160 dólares de Estados--

Unidos por tonelada hasta un máximo de US\$16,800,000.00 por incidente (Regla -- VII).

d) La responsabilidad es objetiva, conforme a la Regla IV-B. Pero el propietario no es responsable si prueba que los daños por contaminación resultan de uno-cualquiera de estos actos (excepciones): (i) de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o (ii) totalmente causado por una acción u omisión realizada por un tercero con la intención de causar daño, o (iii) totalmente causado por culpa u otro acto lesivo de cualquier gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces- u otras ayudas de navegación, o (iv) resultante de culpa exclusiva concurrente - de la víctima.

e) Por el hecho del derrame de hidrocarburos, el propietario del tanquero -- incurre en responsabilidad y sólo puede exonerarse si prueba una de las causales -- atrás mencionadas, o sea que obró con la "devida diligencia". La prueba es contra rio sensu y es el propietario el que debe demostrar su inculpabilidad.

f) La administración del contrato, llamada International tanker owner's pollution federation limited, tiene su sede en Londres. Ante ella debe acreditarse el hecho del derrame y demostrarse el perjuicio de contaminación. La responsabilidad se canaliza a través del armador (Regla VIII-C). La administración, que - cuenta con un cuerpo asesor, se moviliza hacia el sitio del hecho para elaborar las tareas de limpieza.

g) Cualquier disputa a que dé origen la aplicación del convenio está sujeta--

a la decisión arbitral obligatoria (Regla VIII).

Es común en los contratos de charter party insertar la cláusula TOVALOP, en virtud de la cual el armador garantiza que su buque está afiliado al sistema. Cuando se presenta un escape o descargue de petróleo de un buque, que cause o-- amenace contaminación, o cuando existan riesgos graves de descargue o escape, -- el fletador tiene derecho, previo aviso al capitán o al propietario, de tomar todas las medidas que sean razonablemente necesarias para prevenir o minimizar el daño, o remover el riesgo. Se considera que el fletador actúa en nombre del propietario y por tanto, el costo de las medidas corre por cuenta del último. Hay una declaración, empero, que frustra el acuerdo, conforme a la cual el propietario tiene -- absoluta discreción para considerar el momento en que el fletador debe descontinuar las medidas anteriores, y una vez haya notificado al arrendador tal determinación, -- éste no tendrá derecho a continuar con dichas medidas, y cesará toda su responsabilidad adicional hacia el arrendador.

2. La sigla "CRISTAL" indica que se trata de un contrato relativo a un suplemento interno para cubrir la responsabilidad de los dueños de tanqueros, generada de la contaminación por hidrocarburos prevista en "TOVALOP". A diferencia de éste, se trata de un convenio entre propietarios de cargamentos, o sea las-- empresas petroleras, que se obligan a incrementar hasta US\$36,000.000.00 cualquier indemnización para las víctimas de contaminación por hidrocarburos, pero incluidas todas las demás fuentes, si las hubiere, como sería la hipótesis de indemnizaciones-- previamente recibidas por "TOVALOP".

B) El convenio de responsabilidad civil.

El Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados--

por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, vigente desde el 19-- de junio de 1975, aunque reproduce varios aspectos los patrones de "TOVALOP", analizados atrás. Pero, a diferencia de "TOVALOP", la responsabilidad no es -- unilateral, sino que la obligación de reparación del propietario dimana de la ley -- del Estado de pabellón.

El Convenio incorpora el sistema de responsabilidad objetiva, en virtud-- de la cual se acepta prima facie la responsabilidad del propietario que ocasionó el-- daño, independientemente del factor subjetivo de la culpa o negligencia. Algunos-- autores consideran que se trata de un sistema de falta con el peso de la prueba re vertido, según el cual la parte responsable debe demostrar que el daño no obedeció a falta o negligencia culpable.

El Estado o las personas lesionadas por la contaminación de las aguas -- del mar pueden acudir directamente ante sus propios tribunales, dotados de jurisdic-- ción para decidir los litigios de responsabilidad estricta, sin tener que ventilar la-- controversia en tribunales internacionales o extranjeros. Desde luego, toda reclama-- ción ha de canalizarse a través del propietario inscrito del buque. El convenio se-- aplica a buques tanqueros que transporten hidrocarburos en cantidad superior a - - 2.000 toneladas y quedan excluidos los buques de pasajeros, de guerra y los que lle-- ven carga seca. El artículo VIII prevé que la acción de reclamación sólo puede -- ser incoada dentro de los tres años siguientes a la fecha del incidente.

En su preámbulo, el Convenio fijó como dos objetivos del mismo: "la -- necesidad de garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran da-- ños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocar--

buros procedentes de los barcos", por una parte, y "adoptar a escala internacional reglas y procedimientos uniformes para dirimir toda cuestión de responsabilidad y prever una indemnización equitativa en tales casos", por la otra.

A continuación se examinarán algunos aspectos del Convenio que, aunque de aplicación general (5), no abarca a los Estados Unidos, Canadá y Francia -- (6).

a) Ambito territorial: el artículo II prevé que el Convenio "se aplicará -- exclusivamente a los daños por contaminación causados en el territorio, inclusive -- el mar territorial, de un Estado contratante y a las medidas preventivas tomadas -- para prevenir o minimizar esos daños". O sea el factor predominante es el sitio -- donde ocurra el daño, sin importar la nacionalidad y el domicilio del propietario -- del buque-tanque. El instrumento se aplica así mismo a nacionales de un Estado -- no contratante y a los buques de pabellón de un Estado no contratante.

b) Jurisdicción de los tribunales nacionales: el artículo IX confiere competencia exclusiva a los tribunales del Estado o de los Estados partes en cuyo territorio se produjeron los daños por contaminación, y "cada Estado contratante hará lo oportuno para garantizar que sus tribunales gocen de la necesaria jurisdicción para entender de tales acciones de demanda de indemnización".

c) Seguro obligatorio: el artículo VII del Convenio, en su párrafo 1, contiene al propietario de un buque matriculado en un Estado contratante, que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel, a tener un seguro u otra garantía financiera, por el importe a que ascienden los límites de responsabilidad --

previstos en el artículo V, párrafo 1 (7), a fin de que quede cubierta la responsabilidad. A cada Estado se le expedirá un certificado del Estado de pabellón y - un Estado contratante no debe permitir comerciar a ningún buque sujeto al Convenio, que enarbore su pabellón, a menos que se le haya expedido ese certificado.

Es importante la obligación que impone el Convenio a cada Estado "para garantizar en virtud de su legislación nacional que todos los barcos, donde quiera que estén matriculados, que entren o salgan de un puerto cualquiera de su territorio, o que arriben o zarpen de un fondeadero o estación terminal en su mar territorial, estén cubiertos por un seguro u otra cuantía" que cubra la responsabilidad prevista en el Convenio (8).

d) Límites de la responsabilidad: el artículo V del Convenio de 1969 reconoce el derecho del propietario de un barco a limitar su responsabilidad, con respecto a cada siniestro, a una cuantía total de 2.000 francos por tonelada de arqueo del barco. Esta cuantía no excederá en ningún caso de 210 millones de francos. A partir del Protocolo de 1976, vigente desde abril de 1981, hay que determinar -- las cantidades en unidades de cuenta de Derechos Especiales de Giro (DEG) (9).

La conferencia diplomática de 1984 se ocupó de determinar una responsabilidad mínima para buques-tanques pequeños, cada día más numerosos, los cuales pueden generar daños considerables para los cuales la indemnización prevista en el Convenio resultaba restringida.

e) Responsabilidad del propietario: en su artículo 1, el Convenio define al -- "propietario" como "la persona o personas matriculadas como dueñas del barco--

o, si el barco no está matriculado, la persona o personas propietarias del mismo". O sea que es el propietario el único responsable de todos los daños de contaminación por hidrocarburos causados por el buque. Incluso es responsable si tiene su domicilio en un Estado que no es parte del Convenio.

La responsabilidad "absoluta" del propietario la establece el artículo--- III del Convenio: "el propietario de un barco al ocurrir el siniestro o al ocurrir -- el primer acontecimiento si el siniestro consistiera en una serie de acontecimien-- tos, será responsable de todos los daños por contaminación causados por los hidrocarburos derramados o descargados desde el barco a resultas del siniestro."

Sin embargo, esa responsabilidad "absoluta" del propietario se desvanece con el régimen de excepciones previsto en el párrafo 2 del artículo III:

"No podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si-- prueba que los daños por contaminación:

"a) resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o

"b) fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero por causar daños, o

"c) fue totalmente causada por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función".

La consecuencia es que no podrá elevarse contra el propietario ninguna -

reclamación de indemnización por resarcimiento de daños por contaminación -- gozar de este beneficio, ni elevarse una reclamación basada en daños por contaminación. En la conferencia de 1984 se consideraron como lesivas las excepciones para los países en desarrollo.

Si bien el propietario tiene derecho a limitar su responsabilidad, para gozar de este beneficio está obligado a constituir ante el tribunal o autoridad competente del Estado en el que interponga su acción, un fondo cuya cuantía ascienda al límite de su responsabilidad. El fondo será distribuido entre los acreedores a prorrata del importe de sus respectivas reclamaciones aceptadas previamente. Este fondo puede ser constituido por el asegurador del propietario (artículo V). La constitución del fondo impone al tribunal o autoridad competente del Estado contratante la obligación de liberar el buque u otros bienes del propietario embargados como garantía, y la obligación de liberar toda fianza o caución consignada para evitar el embargo (artículo VI).

A diferencia de "TOVALOP", la responsabilidad del propietario resulta plena si el hecho ilícito le es imputable o ha sido causado por falta suya o negligencia culpable (artículo V/2). El propietario, además, conserva su derecho para interponer recurso contra terceros responsables del incidente (artículo III/5). Por ejemplo, el propietario del buque víctima de un abordaje por cuya causa se produce la contaminación, puede repetir lo pagado del armador del buque responsable de la colisión.

### C) La contaminación marina y los seguros.

A diferencia de "TOVALOP", el convenio internacional sobre responsa

bilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos prevé la implantación del seguro obligatorio de responsabilidad civil con acción directa contra el asegurador (artículo VII).

PICARD & BESSON consideran el seguro de responsabilidad civil como un contrato por el cual el asegurador protege al asegurado contra los daños resultantes de acciones de responsabilidad incoadas contra él por terceros, o sea la víctima acreedora (10).

Este tipo de seguros es típicamente patrimonial, no real, en el cual el asegurador asume la obligación de indemnizar los perjuicios que graven el patrimonio asegurado, e incluye tanto la responsabilidad civil contractual como extracontractual. El riesgo asegurado son los daños y perjuicios ocasionados por la contaminación de hidrocarburos.

Conforme al artículo VII del Convenio, las características primordiales de este nuevo tipo de seguro marítimo son:

1. Indudablemente, existe un mecanismo real y efectivo de indemnización por los daños de contaminación, puesto que el mismo cubre la cantidad a ser cubierta, desapareciendo así el riesgo de insolvencia del armador: el asegurador asume la obligación del propietario de buques con capacidad superior a las 2.000 toneladas de hidrocarburos.

2. Dentro de las reclamaciones, la acción directa se ejerce sobre el asegurador o sustituto de la obligación. No hay que esperar hasta que el propie-

tario haga el desembolso de la cantidad que le corresponde pagar por daños y -- perjuicios. El procedimiento, así, es más expédito.

3. Cada buque debe llevar a bordo el certificado expedido por el Es-- tado de pabellón que haga constar que existe el seguro por riesgo de contamina-- ción o la garantía financiera. En consecuencia, los Estados pueden impedir el -- comercio de buques que no estén amparados por el certificado y exigir que to-- dos los buques que entren o salgan de un puerto cualquiera de su territorio y de su mar territorial estén dotados de dicho certificado.

4. El seguro de riesgo de responsabilidad civil producida por contami-- nación a causa de derrame de hidrocarburos lo conceden los aseguradores de cas-- co y los llamados clubes de protección e indemnización (P & I), que son los -- más profesionales (11).

D) El Protocolo de 1984.

El Secretario General de la OMI, en cumplimiento de la decisión adopta-- da por el Consejo, convocó la conferencia internacional sobre algunos aspectos de la responsabilidad e indemnización por daños derivados del transporte marítimo de ciertas sustancias. que se efectuó del 30 de abril al 25 de mayo de 1984.

Dicha conferencia tuvo por objeto el examen y la adopción de tres ins-- trumentos internacionales:

a) El Convenio sobre responsabilidad e indemnización relativas al trans--

porte marítimo de sustancias nocivas y de sustancias potencialmente peligrosas -- (HNS) (12).

b) El protocolo que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969; y,

c) El Protocolo que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1971.

El Protocolo fue aprobado por 48 votos contra ninguna y 16 abstenciones, y el alcance del mismo es el siguiente:

1. Definición de buque: como el Convenio de 1969 era reducido, el Protocolo de 1984 lo amplía e incluye los llamados buques de transporte combinado (oil/bulk carriers), de gran importancia en el transporte marítimo internacional (13).

El párrafo 1 del artículo I, contiene esta definición:

"1. 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 de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando 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".

2. Definición de hidrocarburos: Se cambió la anterior definición del - Convenio de 1969 (14) por la siguiente: "todos los hidrocarburos persistentes - de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque".

3. Daños por contaminación: como el texto de 1969 no incluía en la definición los llamados "daños ecológicos", se incluyó en el respectivo párrafo-- la aclaración de que "la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse"- (15).

4. Siniestro (suceso): se cambió la definición de 1969 por esta: "todo acontecimiento o serie de acontecimientos de origen común de los que se - deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave e - inminente de causar dichos daños" (16).

5. Ámbito geográfico: como el texto de 1969 limitaba el ámbito geográfico "al territorio, inclusive el mar territorial de un Estado contratante", - fue aprobado el siguiente artículo 3, que sustituye el artículo II del Convenio de 1969:

"El presente Convenio se aplicará exclusivamente a:

"a) los daños ocasionados por contaminación:

"i) en el territorio de un Estado contratante, incluido --- el mar territorial de éste, y

"ii) en la zona económica exclusiva de un Estado contratan te, establecida de conformidad con el derecho internacional o, si un Estado contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada 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-- dicho Estado;

"b) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños".

Esta reforma se hizo para poner el Convenio de 1969 con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular el artículo 76 -- (17).

## NOTAS DEL CAPITULO X...

1. El tanquero "Torrey Canon" era de propiedad de la Barracuda Tanker Corporation, de Bermudas, asociada con la Union Oil Company, de los Anges, Estados Unidos y con registro en Liberia para fines impositivos. El tanquero, alquilado por la Unión había sido fletado por el viaje a British Petroleum Company. Los tribunales de Francia y el Reino Unido, para obtener compensación por los daños sufridos, tuvieron problemas para identificar a la parte contra la cual había que ejercer la acción judicial.
2. El Convenio fue hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 por la Conferencia jurídica internacional sobre daños causados por la contaminación de las aguas del mar. Entró en vigor el 19 de junio de 1975.
3. El Protocolo fue hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976 por la Conferencia para la revisión de lo dispuesto acerca de la unidad de cuenta en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados -- por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969. Un segundo Protocolo fue hecho en 1984.
4. El tanker owner's voluntary agreement on liability for oil pollution (TOVALOP) es producto de las siete principales compañías petroleras mundiales, o -- sea The seven sisters: cinco empresas de los Estados Unidos: Standard Oil, de Nueva Jersey (ahora Exxon), Texaco, Standar Oil de California-- (Socal), Mobil Oil y Gulf Oil, más el Grupo Royal Dutch/Shell (60% holandés, 40% británico) y la British Petroleum (BP), de Gran Bretaña. Este acuerdo privado cubre más del 99 por ciento del arqueo de buques-tanques de propiedad privada y ha probado ser eficaz dentro de reclamaciones del sector privado. Pero no confiere a los gobiernos ningún medio para hacer cumplir la regla sobre responsabilidad financiera obligatoria de los propietarios.
5. En 1985, los 55 Estados partes representan en su conjunto más del 85 por ciento del arqueo mundial de buques-tanques.
6. Francia se retiró a raíz del desastre del "Amoco Cádiz". Esos tres países han criticado las cuantías de limitación fijadas por los Convenios. La suerte del Protocolo de 1984 depende de la participación de los Estados -- Unidos, teniendo en cuenta que el mismo aumentó los límites de responsabilidad.

7. Artículo V, párrafo 1: "el propietario de un barco tendrá derecho a - limitar su responsabilidad en virtud de este Convenio, con respecto a - cada siniestro, a una cuantía total de 2,000 francos por toneladas de - arqueo del barco. Esa cuantía no excederá en ningún caso de 210 millones de francos".
8. El Protocolo de 1984 insertó una enmienda para facilitar el otorgamiento de certificados por un Estado contratante, que deben dar cumplimiento a esta obligación si pretenden ingresar a un puerto de los Estados ribereños partes en el Convenio.
9. O sea un máximo de 14.6 millones de dólares de los Estados Unidos, La conversión de la unidad de francos oro, o "francos Poincaré", debido a su variación en los mercados de cambios, creó problemas, por lo cual, a partir del Protocolo de 1976 (en vigor desde abril de 1981) hay que determinar las sumas en DEG. Esto es ratificado por el Protocolo de- 1984.
10. Les assurances terrestres, Paris, 5a. ed. por André Besson, Tomo I, L.G. de J., 1982 págs. 517-520.
11. He aquí, por ejemplo, la cobertura general de un seguro de P & I: CUBRE: "las responsabilidades, pérdidas, daños, costos y gastos indicados - a continuación en los párrafos (A) a (E), cuando y en la medida en que sean causados o contraídos como consecuencia de la descarga o fuga de petróleo o de cualquier otra sustancia de un buque inscrito, o de la amenaza de tal descarga o fuga.
- "(A) Responsabilidad por pérdida daño o contaminación.
- "(B) Cualquier pérdida, daño o gasto en que el Armador incurra, o de la que sea responsable, como parte de 'TOVALOP' o de cualquier otro - acuerdo aprobado por los Administradores, incluyendo los costos y gastos incurridos por el Armador en el cumplimiento de sus obligaciones bajo - tales acuerdos.
- "(C) Los costos de cualquier medida razonablemente adoptada con el -- fin de evitar o reducir al mínimo la contaminación o cualquier pérdida - o daño que resulte de la misma, junto con cualquier responsabilidad por pérdida o daño de bienes, causados por las medidas adoptadas.
- "(D) Los costos de cualquier medida razonablemente adoptada con el --

fin de evitar un inminente peligro de descarga o fuga de petróleo o cualquier otra sustancia del buque inscrito que pueda causar contaminación.

"(E) Los costos o responsabilidades incurridos como resultado del cumplimiento de cualquier orden o instrucción que emanare de cualquier gobierno o autoridad, con el fin de evitar o reducir la contaminación o riesgo de contaminación, siempre que tales costos o responsabilidades no sean recuperables bajo las pólizas de casco del buque inscrito".

12. Aunque la conferencia reconoció que "al limitar la aplicación del Convenio a los hidrocarburos no se pretende cercenar en modo alguno el derecho de un Estado ribereño a protegerse contra la contaminación causada por cualquier otro agente", no fue aprobado el proyecto de convenio HNS. La conferencia recomendó a la OMI que dé prioridad a la preparación de "un nuevo proyecto más ampliamente aceptable con el fin de presentarlo a una conferencia diplomática que pueda convocarse en el futuro".
13. Para el Convenio de 1969, barco "significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar que esté transportando hidrocarburos a granel".
14. Para el texto de 1969, hidrocarburos "significa todo hidrocarburo persistente, como crudos de petróleo, fuel-oil, aceite diesel pesado, aceite lubricante y aceite de ballena, ya sean estos transportados a bordo de un barco como cargamento o en los depósitos de combustible de ese barco". Se eliminó, obviamente, el aceite de ballena.
15. La definición del Convenio de 1969 trataba conjuntamente las pérdidas o los daños causados por la contaminación y las pérdidas o los daños causados por medidas preventivas.
16. El texto de 1969 definía el siniestro como "todo acaecimiento o serie de acontecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños".
17. Sobre definición de la plataforma continental.

## CAPITULO XI

EL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION.1. Introducción.

Habida la consideración de que el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969, no da plena protección a las víctimas de siniestros marítimos de contaminación en todos los casos (1), en 1971 fue adoptado el Convenio sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización (2), que complementa el de 1969, concebida para satisfacer en forma más adecuada a las víctimas por contaminación por derrame de hidrocarburos, mediante el aumento de la indemnización prevista (3).

La Convención del Fondo busca, en efecto, indemnizar los daños de contaminación en el evento de que no fueran reparables según el Convenio internacional sobre responsabilidad civil, como cuando el derrame es consecuencia de un caso de excepción, o cuando lo recobrado en virtud del Convenio es insuficiente para indemnizar adecuadamente el perjuicio real por razón de los límites de la responsabilidad civil ahí previstos.

El fondo está alimentado por contribuciones de los importadores de petróleo miembros de la Convención. Ambos instrumentos constituyen un sistema de repartición de las pérdidas causadas por derrames de hidrocarburos entre la industria naviera y la industria petrolera, o sea entre todos los intereses finan--

cieros que están involucrados en el transporte de hidrocarburos.

El fondo se establece en virtud del artículo II, con personería jurídica - en todos los países contratantes. Según el artículo IV, el fondo indemnizará a -- cualquier persona con derecho a reclamo, si esa persona no está amparada por -- el Convenio de responsabilidad civil o cuando el propietario responsable no pueda -- cumplir su obligación plenamente. Así mismo, si el daño excede el límite de -- responsabilidad prescrito en dicho convenio, hasta 450 millones de francos, en el -- entendimiento de que, sujeto a una decisión de la Asamblea y considerando fac -- tores tales como la fluctuación del valor del dinero, la suma no podrá exceder - de 900 millones de francos (4). En su artículo V, el Convenio establece que el fondo indemnizará al propietario y a su fiador, por aquella porción de la su -- ma total de sus responsabilidades que, de acuerdo con el Convenio de 1969, sea más -- de 1.500 francos por tonelada de arqueado o de 125 millones de francos, cual -- quiera que sea de menor cuantía; o menos de 2.000 francos por tonelada de ar -- queado o de 210 millones de francos, cualquiera que sea de menor cuantía. El - fondo queda exonerado de sus obligaciones, total o parcialmente, si el barco -- causante de la contaminación no ha cumplido con los convenios de la OMI, ta -- les como el de prevención de contaminación, seguridad de vida en el mar, li -- neas de carga o los reglamentos de abordaje (artículo V, párrafo 3). El artícu -- lo X define las contribuciones de las personas con respecto a los países partes -- en el fondo, sobre la base de la cantidad de hidrocarburos recibidos por la per -- sona interesada, calculada sobre un mínimo de 150,00 toneladas métricas al año. Cada país contratante tiene el deber de asegurar que cada persona que contribu -- ya al Fondo, debe figurar en una lista que será suministrada a su director.

El Fondo quedó formalmente establecido el 16 de octubre de 1978.

Tiene una asamblea, una secretaría y un comité ejecutivo (5). Su sede es la ciudad de Londres (6).

Las reclamaciones al Fondo pueden ser efectuadas directamente por particulares, y las mismas deberán contener: a) nombre y dirección del reclamante y de su representante, si lo hubiere; b) identidad del barco involucrado en el incidente; c) fecha, lugar y detalles específicos del incidente; y, d) tipo del daño causado por la contaminación y el lugar en que ocurrió, así como también el monto de la reclamación. Los reglamentos internos del Fondo dan a su director facultades para efectuar arreglos hasta un monto de 25 millones de francos-- sin necesidad de solicitar la previa aprobación de la Asamblea o del Comité Ejecutivo (7).

Las contribuciones al Fondo han de ser pagadas por todas las personas que reciben crudos o combustible pesado dentro del territorio de los Estados contratantes. Este petróleo se denomina "hidrocarburos sujetos a contribución". El petróleo es contado para propósitos de contribución cada vez que es descargado -- en las instalaciones de puertos y terminales, sin tomar en cuenta el lugar donde fue cargado. No interesa que el petróleo haya venido de otro Estado, esté siendo transferido de un puerto a otro en el mismo Estado, o esté siendo descargado de producción costa afuera. Tiene que ser incluido también si el petróleo está -- siendo recibido para trasladarlo a otro puerto.

Si los hidrocarburos sujetos a contribución son transportados por tierra,

verbigracia por oleoductos, a un Estado contratante, el receptor en el primer -- Estado contratante deberá incluir esta cantidad en su informe. Si los hidrocarburos sujetos a contribución son embarcados a un Estado no contratante y de allí -- transportados por otros medios, verbigracia por oleoducto a un Estado contratante, el receptor en el Estado contratante deberá incluir esta cantidad en su informe.

Las personas sólo tienen que efectuar contribuciones si han recibido -- más de 150.000 toneladas métricas de hidrocarburos sujetos a contribución en el -- año civil en cuestión.

Aparte de las contribuciones iniciales (8), están las contribuciones -- anuales, recaudadas si el capital de trabajo desciende a un monto por debajo de la cantidad que razonablemente se requiere para hacer frente a los gastos administrativos y reclamaciones que se anticipen. Sólo pueden ser recaudadas por decisión de la Asamblea o del Comité Ejecutivo. Las contribuciones están basadas en las cantidades recibidas de hidrocarburos sujetos a contribución durante el año anterior al que se recaudan las contribuciones (9).

En la Conferencia internacional sobre responsabilidad e indemnización -- por daños derivados del transporte marítimo de ciertas sustancias de 1984, se -- aprobó un protocolo que enmienda el Convenio Internacional de constitución de -- un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación -- de hidrocarburos (complementario del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos de 1969). En dicho protocolo se aumentaron las cuantías de responsabilidad tanto del propietario-

del buque tanque, como de la industria petrolera. Esto se analizará en el siguiente capítulo.

## NOTAS DEL CAPITULO XI...

1. J. K. GOODACRE: The battle against oil pollution, en "Collectec papers on marine claims", Londres, Witherby & Co., Ltd., 1980, pág. 222.
  2. La vigencia del convenio quedó sujeto a la suerte del Convenio de responsabilidad civil de 1969 que, a su vez, depende de que 8 Estados, incluidos 5 cuyas flotas de tanqueros representan un mínimo de un millón de toneladas brutas, se hayan convertido en partes, ya sea por firmar sin reserva o por depósito de instrumentos de ratificación, aprobación o adhesión.
  3. El límite, combinados ambos instrumentos, asciende a 36 millones de dólares, aproximadamente, pero la Asamblea del Fondo puede aumentar ese límite hasta 72.000.000 de dólares.
  4. Definido el franco en términos de peso oro.
  5. La Asamblea, integrada por todas las partes contratantes, y el Comité -- Ejecutivo por la tercera parte de las mismas, pero siempre entre 7 y 15 miembros, según un criterio basado en el manejo de hidrocarburos recibidos durante un año calendario.
6. International oil pollution compensation fund: 4 Albert Embankment, London SE1 7SR.
7. En casos excepcionales, el director podrá efectuar pagos provisionales -- a las víctimas si en su concepto ello es necesario a fin de resolver problemas financieros.
  8. A ser pagadas con respecto a todos los Estados contratantes dentro de los tres meses de la entrada en vigencia del Convenio para dicho Estado, en base a una cantidad fija sobre cada tonelada recibida de hidrocarburos-- sujetos a contribución. Según resolución de la Asamblea, adoptada en -- noviembre de 1978, la cantidad era de 0,04718 francos (oro) por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución.
  9. Las contribuciones anuales a ser recaudadas por incidentes en que el monto total de la reclamación excede de 15 millones de francos estarían ba--

sadas en los volúmenes recibidos durante el año civil anterior al año - en que ocurrió el incidente. Ellas deberán ser utilizadas sólo para el fin de cancelar las reclamaciones que surjan del incidente.

## CAPITULO XII

LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACION.Consideraciones Generales.

Uno de los problemas más debatidos en el sector marítimo internacional es el de la limitación de la responsabilidad, principio mantenido por las empresas navieras contra pérdidas ruinosas. De hecho, nadie se preocupó de la responsabilidad de los buques por daños causados a los Estados ribereños. Este cambio -- viene a producirse sólo a partir, primera, del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (1), y después por el Convenio internacional de constitución -- de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (2), que sumariamente han sido analizados en los dos -- capítulos anteriores.

El primer Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la -- limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, hecho en Bruselas, en 1924, fijó sumas muy bajas por daños a las personas o a la propiedad por pro propietarios de buques. Fue reemplazado por el Convenio sobre limitación de res-- ponsabilidad de los propietarios de buques, hecho también en Bruselas, en 1957, y en vigor a partir de 1968. Este Convenio fija en mil francos oro por tonelada -- de arqueo de un buque por daños a la propiedad (3).

Los Convenios de Bruselas de 1924 y 1957 contienen una cláusula según la cual el propietario del buque (y no sólo el capitán o la tripulación del buque) es responsable de falta de personal (fault or privity), no se acepta la limitación de la responsabilidad.

El artículo V del Convenio de 1969, o sea el de responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, reconoció el derecho del propietario de un barco " a limitar su responsabilidad en virtud de este Convenio, con respecto a cada siniestro, a una cuantía total de - - 2.000 francos por tonelada de arqueo del barco. Esta cuantía no excederá en ningún caso de 210 millones de francos ". Pero, "si el siniestro ha sido causado por una falta concreta o culpa del propietario, éste no podrá valerse del derecho a la limitación prevista en el párrafo 1 de este artículo". A partir del Protocolo de 1976, vigente en abril de 1981, hay que determinar las cantidades en unidades de cuenta de Derecho Especiales de Giro (DEG) (4).

El Secretario General de la OMI, en cumplimiento de la decisión adoptada por el Consejo, convocó del 30 de abril al 25 de mayo de 1984, la Conferencia internacional sobre responsabilidad e indemnización por daños derivados del transporte marítimo de ciertas sustancias, que se ocupó de la aprobación del Protocolo que revisa el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1971. Este nuevo instrumento modificó las cuantías de limitación.

Durante los debates habidos en el seno tanto del Comité Jurídico, como del pleno de la conferencia, se dijo que las catástrofes ocurridas a fines de la --

década de 1970 por la contaminación del mar por buques, como en los casos del "Amoco Cádiz" y el "Tanio", las cuantías de responsabilidad resultaban demasiado bajas para los daños causados. Se consideró que la inflación había reducido los valores nominales a menos de un tercio de su valor real.

Aunque los Convenios de 1969 y 1971 tenían por objeto asegurar una -- distribución equitativa de las cargas establecidas para los propietarios de buques -- y para la industria petrolera, conforme al Convenio de 1969 no podía aplicarse la cuantía a 210 millones de francos sino mediante la aprobación de un protocolo -- adicional, en tanto que la Asamblea del Fondo había sido investida de poderes -- para aumentar la cantidad agregada de 450 millones de francos oro (5), fijada en el Convenio de 1971, hasta un máximo de 900 millones (6).

Para mantener la proporcionalidad entre las cargas financieras de las -- industrias petrolera y naviera, los Estados se mostraron partidarios de fijar nuevas cuantías de limitación que tomaran en cuenta la inflación internacional y la posibilidad de accidentes catastróficos de gran magnitud.

Con base en un documento presentado por varios países en desarrollo, -- junto con Canadá; los Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña y la República Federal Alemana, se propusieron estas cuantías: un mínimo para los buques de pequeño arqueo: 6 millones de dólares hasta 10.000 toneladas de arqueo; un límite -- de responsabilidad del propietario de 60 millones de dólares y un máximo de indemnización por el Fondo de 150 millones de dólares en una primera fase, y de 200 en una segunda fase cuando tres miembros del Fondo completaran entre -- ellos 550 millones de toneladas de hidrocarburos recibidas (two-tier system). fu

bo otra propuesta sustentada, entre otros, por Japón, India, China y Grecia, que fijaba límites más bajos: un límite de responsabilidad del propietario de -- 30 millones de dólares, un mínimo de 3 millones de dólares para los buques de-- pequeño arqueo y un máximo de indemnización para el Fondo de 100 a 120 - millones de dólares.

La Conferencia, finalmente, aprobó el Protocolo con las siguientes cláusulas de cuantía:

1. El propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponde en virtud del presente Convenio, respecto de cada siniestro, a una cuantía total que se calculará del modo - siguiente:

a) Tres millones de unidades de cuenta (7) para buques --- cuyo arqueo no exceda de 5.000 unidades de arqueo:

b) Para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por - cada unidad de arqueo adicional se sumarán 420 unidades de cuenta a - 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 (8).

Quando el protocolo entre en vigor, la cuantía máxima será de 62 millo- nes de dólares estadounidenses para buques de un arqueo bruto de 140.000 tone-- ladas o superiores a dicho arqueo. En el Convenio de 1969 no había un mínimo - para los buques pequeños, determinados en el protocolo como los buques de un - arqueo bruto inferior a 5.000 toneladas.

Y el párrafo 4 del artículo 4o. del Convenio del Fondo fue sustituido-- por el siguiente:

"4. a) Salvo que se disponga otra cosa en los subpárrafos -- b) y c) del presente párrafo, la cuantía total de la indemnización -- pagadera por el Fondo en virtud del presente artículo estará limitada, en relación con 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 Civil, 1984, respecto de los da-- ños ocasionados por contaminación que queden comprendidos en el ám-- bito del presente Convenio, según quedan definidos en el artículo 3, -- no exceda de 135 millones de unidades de cuenta (9).

"b) Salvo que se disponga otra cosa en el subpárrafo c), la cuantía total de la indemnización pagadera por el Fondo en virtud del presente artículo respecto de daños ocasionados por contaminación re-- sultantes de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable -- e irresistible no exceda de 135 millones de unidad de cuenta (10).

"c) La máxima cuantía de indemnización a que se hace refe-- rencia en los subpárrafos a) y b) será de 200 millones de unidades de cuenta (11) en relación con todo suceso (siniestro) que se pro-- duzca durante un período cualquiera en que se dé la circunstancia de -- que haya 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 tonela-- das".

Los límites de responsabilidad e indemnización fueron cuestionados por el Japón (12), la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Pe-- troleros (INTERTANKO) y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petro--

leras (OCIMF).

Conforme a la decisión adoptada, toda enmienda sobre las cuantías -- de limitación requiere de petición de por lo menos una cuarta parte de los Estados contratantes mediante acuerdo aprobado por los dos tercios de esos Estados. Ninguna enmienda puede ser adoptada antes de 5 años, contados a partir de la - fecha del Protocolo ni antes de la fecha de entrada en vigor de cualquier enmienda anterior. Los aumentos no pueden exceder de un 6 por ciento anual. Los -- aumentos de las cuantías no pueden exceder el triple de las cuantías fijadas por el Protocolo. Una enmienda se considera aceptada sólo después de 18 meses -- de su adopción, y la enmienda considerada aceptada entra en vigor 18 meses después de su aceptación.

## NOTAS AL CAPITULO XII...

1. El Convenio fue hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 por la - Conferencia Jurídica Internacional sobre daños causados por la contaminación de las aguas del mar. Entró en vigor el 19 de junio de 1975.
2. Hecho en Bruselas, igualmente, el 18 de diciembre de 1971.
3. En el caso del "Torrey Canyon", la limitación de la responsabilidad por daños a la propiedad habría sido menos a los 5 millones de dólares con forme al Convenio de 1957. Francia y la Gran Bretaña aceptaron una indemnización por encima de los 7 millones de dólares, que es mucho menor a los daños sufridos por dichos Estados.
4. En efecto, el Protocolo correspondiente al Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños -- causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971, estipula en su -- 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, enmendado por el correspondiente protocolo aprobado el 19 de noviembre de 1976". Y el artículo III unifica las cuantías. Así, por ejemplo, sustituye "450 millones de francos" por "30 millones de cuenta o 450-- millones de unidades monetarias".
5. US\$ 31.2 millones, aproximadamente.
6. En 1979 aumentó las cuantías hasta 675 millones de francos oro (aproximadamente 47 millones de dólares estadounidenses).
7. US\$ 3.12 millones.
8. US\$ 62 millones.
9. US\$ 140 millones.
10. US\$ 140 millones.
11. US\$ 208 millones.
12. Según el acta de la Comisión II.

## CAPITULO XIII

LA CONTAMINACION DEL MAR EN EL DERECHO MEXICANO.1. Introducción.

Según se desprende de la Parte XII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, titulada "Protección y preservación del medio marino", es obligación de los estados proteger y preservar el medio marino, para lo cual deberán tomar todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

México suscribió dicha Convención el 10 de diciembre de 1982 y la ratificó el 18 de marzo de 1983. Habiendo sido aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, sus instituciones fundamentales tienen fundamento obligatorio para el Estado mexicano, el cual deberá emplear los medios más idóneos para impedir la contaminación de sus mares por sustancias que puedan poner en peligro los recursos vivos y menoscabar la vida marina.

El artículo 235 de esta Convención señala que:

"1. Los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional.

"2. Los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción.

"3. A fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización" (1).

No obstante el artículo anterior, México enfrenta un grave problema en cuanto a su sistema jurídico. No existe una centralización de funciones en cuanto al marco que ha de regular la protección ambiental. Tampoco existe un código de responsabilidad que rija en los casos en que, por el grado de sofisticación tecnológica del mundo actual, se pueda acudir para hallar un balance entre el ejercicio de los intereses del Estado, los bienes del individuo y la preservación y mantenimiento del medio ambiente.

Como bien lo observa el Lic. LUIS MIGUEL DIAZ, hay en la legislación mexicana una exagerada tendencia a proteger el patrimonio del Estado, pero no hay medidas internas para responder en caso de que incurra en responsabilidad por contaminación.

El primer reglamento mexicano sobre contaminación industrial se remonta a 1940. En enero de 1972 fue creada la Subsecretaría de Mejoramiento del Ambiente, adscrita a la Secretaría de Salubridad y Asistencia. Ahora la responsabilidad de dirigir y coordinar la política ambiental del país corresponde a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE).

A partir de las resoluciones adoptadas en la Conferencia de Estocolmo, el gobierno mexicano comenzó a crear mecanismos y adoptar sistemas encaminados a la protección ecológica. Varias dependencias, como la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos (SARH), la Secretaría de Marina, la Secretaría de Pesa, y otros organismos como PEMEX y FERTIMEX, han establecido unidades administrativas con ese fin. Estas unidades fueron integradas en agosto de 1978 bajo la dirección de la Comisión Intersecretarial de Saneamiento Ambiental (CISA).

Este capítulo no intenta recopilar todas las disposiciones sobre el problema ambiental. Sólo busca utilizar el marco jurídico general que pretende regir la responsabilidad por la contaminación en el mar. Adelante se verá cómo el gobierno mexicano deberá llevar a cabo una revisión permanente del derecho del mar, a fin de asegurar que la vida marina sea protegida dentro de un marco ideal adecuado.

El análisis de la legislación mexicana en torno a la contaminación del mar se puede estudiar en dos partes: en primer lugar, analizando aquellas fuentes nacionales que, de una u otra forma, intentan regular las instituciones marinas; y, en segundo término, acudiendo a los tratados internacionales celebrados por México con otros Estados. Y, en caso subsidiario, a la costumbre internacional universalmente aceptada.

## 2. Fuentes nacionales.

El artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexi-

canos establece el principio de la supremacía constitucional sobre los tratados-- y determina la jerarquía de las disposiciones legales (2).

Y, conforme a la jerarquía normativa del sistema constitucional mexicano (3), las reglas jurídicas en materia de contaminación están en: a) la-- Constitución de los Estados Unidos Mexicanos; b) los tratados (a ser analiza-- dos adelante); c) las leyes federales; d) las leyes orgánico--administrativas; y, d) los reglamentos.

a) La Constitución de los Estados Unidos Mexicanos.

Contiene varias disposiciones sobre protección y preservación del medio marino:

En primer lugar, el artículo 4o., párrafo 3o., que establece que "toda persona tiene derecho a la protección de la salud. La ley definirá las bases y-- y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurren-- cia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad gene-- ral, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de esta Constitu-- ción"... (4). Obviamente el derecho a la salud abarca también la protección -- del medio marino, sobre todo si se toma en cuenta el concepto de que "los -- oceános son considerados no sólo como la primera reserva de alimentos para el -- género humano, sino como una mina líquida que contiene los elementos de la -- naturaleza" (5).

En segundo lugar, el artículo 27 en sus párrafos 4o., 5o., y 8o. (6):

El párrafo 4o. indica que "corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y de los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o sustancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que extraigan metales y metaloides utilizarlos en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materia susceptible de ser utilizados como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos hidrógenos sólidos, líquidos o gaseosos, y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el derecho internacional"... (7). Como se observa, al derecho internacional corresponde fijar la extensión de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho Internacional, de 1982, consagra las instituciones que integran el llamado "Nuevo Derecho del Mar".

El párrafo 5o. señala que "son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales, en la extensión y términos que fije el derecho internacional"... (8). Y el párrafo 8o. proclama que "la Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial, y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición en las zonas económicas ex--

clusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con los Estados"... (9).

La ley reglamentaria del párrafo 8o. sobre la zona económica exclusiva, publicada en el Diario Oficial el 13 de febrero de 1976, fue abrogada por la Ley Federal del Mar, reglamentaria de los párrafos 4o., 5o., 6o. y 8o. (Diario Oficial, enero 8, 1986).

b) Los tratados.

Estos serán analizados adelante. Tienen importancia para México los tratados bilaterales y multilaterales suscritos en materia de contaminación del mar. Ellos, conforme al citado artículo 133, deben avenirse a la ley suprema - (10).

c) Leyes federales.

Hay varias, tal como se verá a continuación:

--Ley Federal de protección del medio ambiente (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de enero de 1982), con enmiendas en 1984. Las disposiciones de esta ley, tal y como lo señala la misma, tienen por objeto la protección del ambiente, así como también su preservación y restauración. Prevé igualmente el control y prevención del entorno. Su capítulo IV, de nominado "De la protección del medio marino", prohíbe la descarga sin previo tratamiento en las aguas marinas, de sustancias o desechos de cualquier tipo que contengan contaminantes nocivos para la salud de las personas y del medio marino. Y el capítulo XIII, "De los delitos", incluye las penas de multa y hasta--

prisión a quien "descargue sin su previo tratamiento en el medio marino... aguas residuales, desechos o contaminantes que causen o puedan causar daños graves - a los ecosistemas (11).

Como se puede observar, esta ley no contiene un capítulo de responsabilidad por el supuesto caso de contaminación en el mar y apenas señala un sistema de infracciones administrativas.

--Ley federal del mar (publicada en el Diario Oficial el 8 de enero de 1986), reglamentaria de los párrafos 4o., 5o., 6o y 8o. del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en lo relacionado con las zonas marinas nacionales y deroga la ley reglamentaria del párrafo 8o., de la Constitución sobre la zona económica exclusiva (publicada ésta en el Diario Oficial el 13 de febrero de 1976).

Esta ley define las instituciones marinas que contempla la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Consagra en el capítulo IV - lo referente a la protección y preservación del medio marino. En su artículo-- 21 dispone que, "en el ejercicio de los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias de la Nación dentro de las zonas marinas mexicanas, se aplicarán la - Ley Federal de Protección al Medio Ambiente, la Ley General de Salud, y sus - respectivos reglamentos, la Ley Federal de Aguas y sus respectivos reglamentos, así como la presente Ley...".

Si bien es cierto que la Ley Federal del Mar pretende regular las zo--

nas marinas mexicanas, no existe ningún capítulo en la misma forma que contemplen mecanismos tendientes a combatir la contaminación marina en el supuesto de que ésta se genere. Tampoco existen medidas concretas para que el Estado Mexicano pueda hacer frente a la situación.

--Ley Federal de Aguas. Esta ley es de 11 de enero de 1972 y fue reformada y adicionada el 13 de enero de 1986. Sólo define las aguas que son patrimonio nacional.

d) Leyes orgánico-administrativas.

Aquí se menciona sólo la Ley Orgánica de la administración pública federal para justificar sólo la actuación de las Secretarías de Estado, encargadas de ejercer la jurisdicción sobre la materia de contaminación marina, que en este caso es de la competencia de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología -- (SEDUE) y de la Secretaría de Marina, en coordinación con otras dependencias u organismos, la planeación y política referente al medio marino.

e) Reglamentos.

--Reglamento para prevenir y controlar la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, del 23 de enero de 1979.

--Acuerdo por el cual el Plan nacional de contingencia para combatir y controlar derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas en el mar será de carácter permanente y de interés social, del 15 de abril de 1981.

### 3. Fuentes internacionales.

El derecho y el deber correlativo de las personas y de los Estados de no destruir el medio ambiente y, sobre todo uno de los recursos más importantes en las generaciones venideras, como es el mar, impone que cada Estado contribuya de manera proporcional a esta obligación internacional.

En lo atinente al medio marino y su preservación, habida la consideración de que el deterioro del medio incide negativamente a los territorios de los Estados vecinos, se hace necesaria la voluntad oficial para negociar medidas binacionales. El desafío consiste en "crear dispositivos que posibiliten una genuina interdependencia entre los países vecinos... La naturaleza de nuestras relaciones mutuas (y especialmente en la frontera) dependerá esencialmente de la actitud y conducta de México. Los resultados dependen de la forma como manejen los instrumentos de la negociación, como son los políticos, los económicos y materiales que podrán asegurar: una interdependencia genuina y una relación sana y mutuamente ventajosa" (12).

México animado e imbuido por este espíritu, ha negociado principalmente con los Estados Unidos de América y en la Zona del Caribe, acuerdos y convenios tendientes a una pronta actuación por parte de los Estados signatarios a fin de responder con la mayor coordinación y eficacia posibles del impacto ambiental.

Los acuerdos celebrados por México en el plano internacional son:

i) Acuerdo de cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la contaminación del medio marino por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, celebrado en México, D. F., el 24 de julio de 1980. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de mayo de 1981. Entró en vigor el 30 de marzo de 1981.

ii) Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre cooperación para la protección y mejoramiento del medio ambiente en la zona fronteriza. Suscrito en La Paz, Baja California, el 14 de agosto de 1983. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de marzo de 1984. Entró en vigor el 16 de febrero de 1984.

iii) Convención para la seguridad de la vida humana en el mar, del cual es depositario la Organización Marítima Internacional (OMI). Suscrito en Londres, Gran Bretaña, el 10 de junio de 1948. México lo ratificó el 4 de enero de 1962. Entró en vigor para México el 4 de abril de 1962 (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de enero de 1962.

iv) Convención internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, suscrita en Londres. El gobierno mexicano la ratificó el 10 de mayo de 1956 y entró en vigor el 26 de julio de 1958. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de octubre de 1956. Fue modificada el 21 de octubre de 1956.

v) Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, adoptados en

Bruselas, Bélgica, el 29 de noviembre de 1969, y ratificado el 8 de abril de -- 1976. Entró en vigor el 7 de julio de 1976. Publicado en el Diario Oficial el-- 25 de mayo de 1976.

vi) Convenio sobre la preservación de la contaminación del mar por-- vertimiento de desechos u otras materias. Suscrito en México, Londres, Moscú-- y Washington, D.C. el 29 de diciembre de 1972. Ratificación y adhesión el 7-- de abril de 1975. Entró en vigor el 30 de agosto de 1975. Publicado en el -- Diario Oficial el 16 de julio de 1975.

vii) Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de con-- taminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, suscrito en Londres el -- 2 de noviembre de 1973. Ratificación el 11 de abril de 1980. Entró en vigor-- en 1983. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10. de agosto de -- 1980.

viii) Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la segu-- ridad de la vida humana en el mar, adoptado en Londres el 17 de febrero de -- 1978. Ratificado el 30 de junio de 1983. Entró en vigor el 30 de septiembre-- de 1983. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de noviembre de 1983.

## NOTAS DEL CAPITULO XIII...

1. PEDRO PABLO CAMARGO: La Convención sobre el derecho del mar, Bogotá, Temis, 1984, pág. 195.
2. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, México, D. F., - Porrúa, 1984, pág. 52.
3. El Dr. MANUEL HERRERA Y LASSO ha clasificado las leyes así: La Constitución es la Ley primaria, y las que de ella emanan son leyes secundarias, dictadas por el Congreso en ejercicio de facultades específicas sobre materia distinta de la Constitución, o leyes secundarias que expiden el Congreso y las legislaturas de los Estados, en su respectiva jurisdicción, sobre preceptos de la Constitución misma. Estas últimas las he subdividido en orgánicas (que regulan la estructura o funcionamiento -- de un órgano de autoridad federal); reglamentarias (desarrollan en detalle un mandamiento constitucional) y complementarias (las que no son desarrollo del germen constitucional, sino adición al texto de la ley primaria y tienen como materia la fijación del alcance de las garantías individuales). FELIPE TENA RAMÍREZ: Derecho Constitucional Mexicano, México, D. F., Porrúa, 1955, pág. 322.
4. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, op. cit., pág. 34.
5. PEDRO PABLO CAMARGO: La Convención sobre el derecho del mar, op. cit., pág. 10.
6. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, op. cit., pág. 34.
7. Ibidem, pág. 34
8. Ibidem.
9. Ibidem.
10. "La esencia de la potestad legislativa estriba en estatuir leyes o, en otras palabras, en prescribir reglas para el gobierno de la sociedad, en tanto --

que la ejecución de las leyes y el empleo de la fuerza pública para esta finalidad o para la defensa común, parecen agotar las funciones del magistrado-ejecutivo. El poder de hacer los tratados... Tiene por objeto hacer contratos con las naciones extranjeras, los cuales tienen fuerza de ley, pero ellos en virtud de las obligaciones que impone la buena fe". HAMILTON: El - federalista, No. LXXV.

11. Ley federal del mar.

12. BERNARDO SEPULVEDA AMOR: Apuntes sobre el derecho del mar, México, D. F., SEDUE, 1972.

## CONSIDERACIONES FINALES.

El régimen del mar parece estar en una etapa de transición y cuando ha sido codificado parece quedar sujeto a una condición suspensiva en tanto se producen desarrollos e imprevistos de diversa índole que obligan al cambio.

México ha carecido hasta la fecha de una política y de una organización seria en materia de responsabilidad de los Estados por contaminación en el mar. Se advierte la ausencia de una estrategia sistemática y coherente basada en criterios uniformes para poder planear, diseñar y ejecutar medidas que afecten el ámbito marino. Quizás los planes de contingencia ideados sean apenas un indicio del grave problema que constituye la contaminación marina y su consiguiente responsabilidad.

México, por su condición geográfica, la extensión de sus litorales y la riqueza de sus recursos minerales y pesqueros tiene una responsabilidad muy especial en el proceso de normas jurídicas del mar. Es ésta una cuestión importante que no debería ser dejada a decisiones circunstanciales o a decisiones de mera adhesión a las iniciativas de otros Estados. Al amparo de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, debe buscarse tal y como lo señala el artículo 235, inciso 2, que los Estados aseguren que sus sistemas jurídicos puedan ofrecer una adecuada y pronta indemnización en el caso de la contaminación del medio marino. México fue, sin duda, uno de los países que más han contribuido a la estructuración del Nuevo Derecho del Mar.

Si bien es cierto que la reciente Ley Federal del Mar intenta regular las instituciones marinas que consagra la mencionada Convención, no incluye, em pero, ningún capítulo y articulado que asegure la indemnización o en su caso la-

reparación por los daños posibles ocasionados en el medio marino. Es preciso - que en México se consolide la idea, como bien lo apunta el señor licenciado -- BERNARDO SEPULVEDA AMOR, de crear un órgano técnico, integrado por personal de alto nivel, y responsable directamente ante el titular del poder ejecutivo. Si se cuenta con expertos de los asuntos no sólo de la contaminación marina, sino también de su mejor aprovechamiento, es probable que el mar se con--vierta realmente en un patrimonio que beneficie a toda la nación. Es el mar - la reserva de México a partir del siglo XXI.

Se necesita, además, la expedición de un Código de responsabilidades-- que permita al Estado mexicano el cumplimiento de sus obligaciones internacio--nales en torno a la protección y preservación del medio marino.

La mejor forma de proteger los efectos de los daños causados en el - medio marino, es asegurar la ejecución de medidas de los mecanismos de pre --vención. El profesor CHARLES KISS señala que uno de los principales problemas en torno a la contaminación está en que "nadie puede exigir responsabilidad -- al autor de una contaminación con base solamente en la degradación del medio--ambiente... Es necesario aplicar otro principio: el de la prevención". Preven--ción y sanción son dos factores fundamentales de la teoría moderna de la respon--sabilidad internacional.

BIBLIOGRAFIA

- ALBIOL BIOSCA, Gloria., El Régimen Jurídico de los Fondos Marinos Internacionales, Madrid, Tecnos, 1984.
- ANDRASSY, Juraj International Law and the resources of the sea, Nueva York, Colombia University Press, 1970.
- BASDEVANT, Régles Generales du ardit de la praix. La responsabilité Internationale, en Rec oes cours, 1936, IV, págs. 656-675.
- BALLENEGGER, J. La pollution en Droit International, Ginebra, Droz, 1975.
- BOLLECKKER-STERN, B. Le préjudice dans la théorie de la responsabilité internationale, Paris, Pedone, 1973.
- BORGESE, Elisabeth The drama of the oceans, Nueva York, Harry N. -- Abrams, 1975.
- CAHIER, Ph. "Le problème de la responsabilité por risque en droit international", en Les relations internationales dans un monde en mutation, Leiden, IUHEI, Sijthoff, 1977.
- CAMARGO, Pedro Pablo La Convención sobre el derecho del mar, Bogota, -- Temis, 1984.
- COMBACAU, J. Cap. XIV, "La Responsabilidad internacional del Estado", en Tratado de derecho internacional, Bogotá, -- Temis, 1983, Tomo II, págs. 479-499.

---

\* Aquí se incluye sólo la bibliografía general. En las notas a pie de página aparece la bibliografía especializada.

- COMBACAU, J.                    "La responsabilité internationale", en Manual de - droit international public, Paris, Ed. Montchrestien, 1975.
- DESPAX, Michel                The pollution des eaux et ses problèmes juridiques, Paris, Libraries Techniques, 1969.
- DIAZ, Luis Miguel            Responsabilidad del Estado y Contaminación, Porrúa, México, 1983.
- FRIEDMANN, Wolfgang        El futuro de los océanos, México, D.F., Editorial-Roble, 1972.
- GARCIA-AMADOR, F.C.        Principios de derecho internacional que rigen la responsabilidad internacional. Análisis crítico de la concepción tradicional, Madrid, Escuela de Funcionarios-Internacionales, 1963.
- GOODOCRE, J.K.,             The battle against oil pollution, en collected papers en marine claims, Londres, Witherby & Co., Ltd., 1980.
- GOMEZ ROBLEDO V. Alonso.                    Responsabilidad internacional por daños transfronterizos, México, D. F., UNAM, 1983.
- JIMENEZ DE ARECHAGA, E.                    "9. Responsabilidad internacional" en Manual de derecho internacional público, México, D.F., Fondo de-Cultura Económica, págs. 507-568.
- "Cap. X: responsabilidad internacional", en El Derecho internacional contemporáneo, Madrid, Tecnos, 1980.

- JOHNSTON, R.                    Marine pollution, Londres, Academic Press, 1976.
- LANGAVANT, E.                Droit de la mer. Le cadre institutionnel et milieu marin, Paris, Cujas, 1979.
- MAX SORENSEN,                Manual de Derecho Internacional Público, Mex., Fondo de Cultura Económica, 1973.
- MANFRED, Lachs                El derecho del espacio ultraterrestre, México, Fondo de Cultura Económica, 1977.
- McDOUGAL, Myers y  
BURKE, Wiloiam:                The public order of the Oceans, New Haven, Yale University Press, 1972.
- NWEIHED, Kaldone G.        La contaminación marina ante el derecho internacional, Caracas, Imprenta Nacional, 1978.
- L. OPENHEIN,                 Tratado de Derecho Internacional Público, T. I, vol. I, versión española de J. López Olivan y J.M.Castro Rial, Barcelona, 1961.
- PETROW, Richard                In the wake of Torrey Canyon, Nueva York, David Mckay, 1968.
- ROSS, William A.                Oil pollution. An Internacional problem, Seattle, University of Washington Press, 1973.

- SEPULVEDA AMOR, Bernardo Apuntes sobre el derecho del mar, México, D.F. Sedue, 1972.
- SCHACHTER, Oscar y SERWER, Daniel La contaminación del medio marino y sus remedios, Nueva York, UNITAR, 1971.
- SHINN, Robert A. Contaminación de los mares, Trad. de Luis Justo, Buenos Aires, Ediciones Marymar, 1976.
- VERDROSS, Alfred Cap. 16, "El acto ilícito internacional y sus consecuencias", en Derecho Internacional público, versión española de TRUYOL Y SERRA, Madrid, Aguilar, 1976, págs. 352-389.
- WENK, Eduardo J. The politics of the oceans, Seattle, The University of Washington Press, 1972.
- ZACKLIN, Ralph The changing law of the sea: Western Hemisphere perspectives, Leiden, Sythoff, 1974.

## COMISION DE DERECHO INTERNACIONAL.

- Primer informe sobre responsabilidad de los Estados, por el Sr. Roberto Ago, relator especial. A/CN.4/217 y ADD. I Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1969, Vol. II.
- Segundo informe... A/CN.4/233. Anuario de la Comisión de Derecho Internacional 1970, Vol. II.
- Tercer informe... A/CN.4/246 y ADD-1 a 3, Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1971, Vol. II.
- Cuarto informe... A/CN.4/264, Asamblea General, 30 de junio 1972 y - - A/CN.4/264/ ADD. Asamblea General, abril 1973.
- Informe a la Asamblea General, suplementario, (A/39 10) Naciones Unidas.
- Informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su 36o. período de sesiones. (Documentos oficiales) 39o. período de sesiones, suplemento No. 10, A/39/10.