

2ej



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL Y LA REGULACION DE LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR HIDROCARBUROS

**T E S I S**

QUE PARA OPTAR EL TITULO DE:

**LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

P R E S E N T A :

**ANGELICA ANTONIETA CAZARIN MEDINA**

L

DIRECTOR: MTR. JUAN CARLOS VELAZQUEZ ELIZARRARAS



MEXICO, D.F.

1998

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

230216



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**

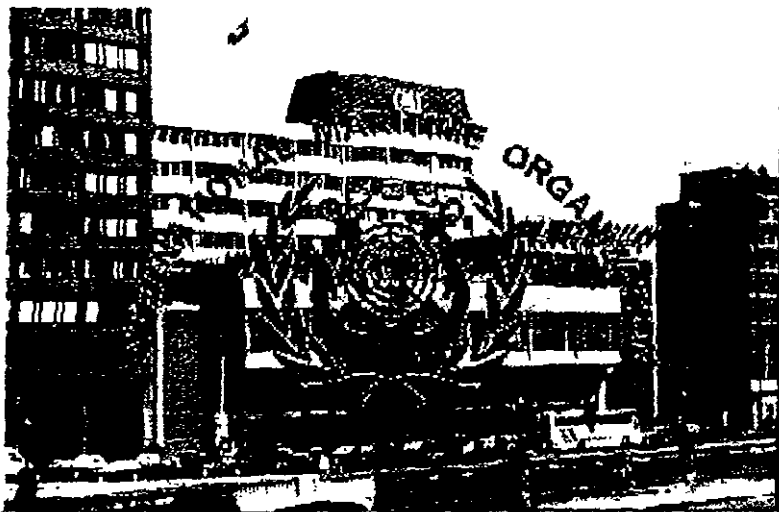


**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta 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.



EN EL DEVENIR  
DEL TIEMPO  
Y ENFRENTA AL  
NUEVO MILENIO  
EL APOTEGNA  
EL BENEMERITO  
DE LAS AMERICAS  
NO HA PERDIDO  
VIGENCIA

ENTRE LOS PUEBLOS  
COMO ENTRE LAS NACIONES  
EL RESPETO AL DERECHO  
AJENO, ES LA PAZ.

BENITO JUAREZ

**AGRADECIMIENTO:**

**GRACIAS A MI PADRE  
A MI MADRE,  
QUE CON SU PROPIO EJEMPLO  
ME IMPULSARON A  
TERMINAR LO QUE EMPIEZO,**

**AGRADEZCO CAMINAR  
POR LA VIDA CON CARINO  
Y APOYO,**

**ASI TODO ESFUERZO  
RESULTA ENGRANDECIMIENTO.**

**TAMBIEN DOY GRACIAS**

**A DIOS**

**Lic. Juan Carlos Velázquez Elizarrás**

**Con el más profundo respeto  
y con la mayor admiración agradezco  
infinitamente su esmerada y docta  
asesoría para el logro de esta tesis.**

LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL Y LA REGULACION DE LA  
CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR HIDROCARBUROS

INDICE

Introducción	I
Capitulo 1 Dimensión actual de la Organización Marítima Inter nacional. ( OMI )	
1.1 ANTECEDENTES Y TRAYECTORIA GENERAL.....	10
1.2 FINALIDADES Y FUNCIONES DE LA OMI .....	14
1.3 ESTRUCTURA .....	15
1.3.1. Miembros .....	15
1.3.2. Organos .....	16
1.3.2.1. La Asamblea.....	16
1.3.2.2. El consejo .....	18
1.3.2.3. El Comité de Seguridad Marítima .....	19
1.3.2.4. El Comité Jurídico .....	21
1.3.2.5. El Comité de Protección del Medio Marítimo .....	22
1.3.2.6. El Comité de Cooperación Técnica .....	22
1.3.2.7. El Comité de Facilitación .....	23
1.3.2.8. La Secretaría .....	23
1.4. ASPECTOS ORGANICOS COMPLEMENTARIOS.....	24
1.4.1. Cuestiones financieras .....	24
1.4.2. Votación .....	25
1.4.3. La Sede .....	25
1.5. PRINCIPALES ACTIVIDADES, PROGRAMAS Y CONTRIBUCIONES DE LA OMI .....	26
1.5.1. Las Actividades .....	26
1.5.2. Códigos y Recomendaciones .....	27
A. Transportaciones Marítimas .....	27
B. Tecnología Marina .....	28
C. Medio Marino .....	29
D. Navegación .....	29
E. Radiocomunicaciones .....	30
F. Formaciones y Titulación .....	30
1.5.3. Contribuciones a la Academia e Investigación Universitarias .....	30
1.5.4. Convenios internacionales .....	31
A. Seguridad .....	32
B. Prevención de la contaminación del mar.....	32
C. Responsabilidad e Indemnización .....	33
D. Supresión de actos Ilícitos y otros asuntos .....	33
E. Derecho del Mar.....	34
1.5.5. Relaciones de la OMI con otros organismos Internacionales .....	34

**CAPITULO 2. ORGANISMOS Y CONFERENCIAS INTERNACIONALES ESPECIALIZADOS EN LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR HIDROCARBUROS..... 37**

**2.1 ORGANISMOS INTERNACIONALES ..... 37**

**2.1.1. El Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente**

**(PNUMA) ..... 37**

**A. Antecedentes ..... 37**

**B. Estructura ..... 39**

**C. Objetivos y Proyectos ..... 40**

**D. La Protección y Conservación del Medio Marino ..... 42**

**2.1.2. Organismos no gubernamentales ..... 44**

**2.2. CONFERENCIAS INTERNACIONALES ..... 45**

**2.2.1. Conferencia Preliminar sobre la Contaminación de las Aguas**

**Navegables por Hidrocarburos ..... 45**

**2.2.2. Conferencia Internacional para Prevenir la Contaminación**

**del mar por Hidrocarburos ..... 46**

**2.2.3. La Conferencia Marítima de Bruselas..... 48**

**2.2.4. Conferencia para la Constitución de un Fondo Internacional de**

**Indemnización por daños causados por la Contaminación de**

**Hidrocarburos..... 49**

**2.2.5. La Conferencia de Estocolmo ..... 50**

**2.2.6. La Conferencia de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente**

**y el Desarrollo (CNUMAD) ..... 51**

**2.3. REUNIONES INTERNACIONALES EN LA MATERIA ..... 52**

**2.3.1. Reuniones de Ottawa e Islandia ..... 52**

**2.3.2. Reunión en Londres ..... 53**

**2.3.3. Reuniones del Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos cientí-**

**ficos de la Contaminación de las Aguas del Mar..... 54**

**2.4 LA CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO**

**DEL MAR (CONFEMAR) ..... 54**

**CAPITULO 3. REGULACION INTERNACIONAL DE LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR HIDROCARBUROS ..... 60**

**3.1. Precisiones Técnicas Elementales ..... 60**

**3.2. El Derecho Internacional y la Regulación Ecológica ..... 62**

**3.3. Tratados y Convenios Internacionales Básicos ..... 66**

**3.3.1. Convención Internacional para prevenir la Contaminación de las**

**Aguas del Mar por Hidrocarburos (1954 OILPOL 54/59/71) ... 67**

**3.3.2. Convención Internacional Relativa a la Intervención en Alta Mar**

**en Casos de Accidentes que Causen o Puedan Causar un Conta-**

**minación por Hidrocarburos (INTERVENCION 69) ..... 71**

**3.3.3. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños**

**Causados por la Contaminación de Hidrocarburos (clc/69/76/84) 73**

**3.3.4. Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Inter-**

**nacional de Indemnización por Contaminación de Hidrocarburos**

**(FUND 71/PROT/76/84) ..... 76**



3.3.5. Acuerdo Voluntario de Armadores de Buques-Tanque Concernientes a la Responsabilidad por contaminación de petróleo (TOVALOP 69) .....	78
3.3.6. Contrato Referente al Suplemento Interno de Responsabilidad de Armadores por contaminación por Hidrocarburos (CRISTAL /71) .....	78
3.3.7. Convenio para la prevención de la Contaminación Marina provocada por vertimientos desde buques y Aeronaves (CPC/72). 80	
3.3.8. Convenio sobre la prevención de la Contaminación del Mar por vertimientos de desechos y otras materias (DUMPING/72) .....	80
3.3.9. Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por buques (MARPOL 73/78) .....	80
3.3.10. Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC/90) .....	86
3.4. CONVENIOS INDIRECTOS .....	88
3.4.1. Convenio Internacional para la Seguridad de la vida en el Mar (SOLAS/74) .....	88
3.4.2. Convenios Internacionales sobre Líneas de Carga (LOAD LINES/66).....	89
3.4.3. Convenios sobre el reglamento Internacional para prevenir los Abordajes (COLREG/72) .....	89
para Gente del Mar (STWC/7881) .....	89
3.5. LA CONTAMINACION DEL MAR POR HIDROCARBUROS EN EL MARCO JURIDICO DEL ESTADO MEXICANO.....	90
<b>CAPITULO 4. RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR HIDROCARBUROS .....</b>	<b>96</b>
4.1. Introducción .....	96
4.2. Generalidades sobre la Responsabilidad Industrial Objetiva por actividades de Alto Peligro o Ultrarriesgosas .....	98
A. Aplicabilidad del criterio del "Riesgo Exepcional" .....	99
B. Tesis del Profesor Philippe Cahier .....	103
C. Tesis de Gunther Handl .....	104
D. Concepto de actividad anormalmente Riesgosa .....	105
E. Imputabilidad al Estado para actividades privadas .....	106
F. La "Debida Diligencia" y actividades ultrarriesgosas .....	106
G. La denominada "Responsabilidad Suave" o "Softliability" .....	108
H. Algunas Reflexiones Personales .....	109
4.3. Grandes siniestros de buques tanque petroleros .....	110
4.3.1. El caso del "Torrey Canyon" .....	110
4.3.2. El caso del "Amoco Cádiz" .....	114
4.3.3. El caso del "Exxon Valdez" .....	121
4.4. EL CASO DEL POZO PETROLERO "IXTOC 1" .....	124
4.4.1. Antecedentes .....	124
4.4.2. Inmunidad de jurisdicción del Estado Extranjero .....	129

4.4.3. La regla de la "debida diligencia" en derecho internacional.	133
4.4.4. La noción de "actividad ultrarriesgosa" y la responsabilidad Internacional .....	137
4.4.5. Observaciones finales al caso .....	142
5.5. EL CASO DE LA GUERRA DEL GOLFO PERSICO .....	143
CONCLUSIONES .....	148
BIBLIOGRAFIA Y HEMEROGRAFIA BASICAS .....	155

## ANEXOS

ANEXO 1. DIA MARITIMO MUNDIAL

ANEXO 2. MIEMBROS DE LA OMI (HASTA 1995)

ANEXO 3. ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES CON CARACTERCONSULTIVO ANTE LA OMI

ANEXO 4. ORGANIGRAMA DE LA OMI

ANEXO 5. ESTRUCTURA DE LA SECRETARIA GENERAL DE LA OMI

ANEXO 6. CONVENCIONES Y OTROS ACUERDOS INTERNACIONALES PARA EL CONTROL DE LA CONTAMINACION MARINA

ANEXO 7. LA CONFERENCIA DE BRUSUELAS DE 1969 SOBRE CONTAMINACION DE LAS AGUAS Y COSTAS

ANEXO 8. FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS.

ANEXO 9. ACUERDO DE COOPERACION MEXICO-ESTADOS UNIDOS SOBRE LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS, DE 1980.

ANEXO 10. COMPORTAMIENTO DEL HIDROCARBURO CRUDO VERIDO EN EL MEDIO MARINO.

ANEXO 11. GLOSARIO DE TERMINOS.

ANEXO 12. CAUSAS DE INCIDENTES DETECTADAS POR IOPCF (1979 - 1995)

## INTRODUCCION:

Vivimos ostensiblemente una época de transición, precisamente donde y cuando se conjugan el fin de un siglo caótico, la conclusión de un milenio desconcertante con grandes avances y retrocesos y casi ahora, el inicio de un tercer milenio que amenaza ser incierto, paradójico y altamente depredador del hombre y de su entorno. Quizá nunca como hoy se habían mostrado tan patentemente los vínculos que ligan los problemas del desarrollo con los de la conservación del medio ambiente y en especial con la preservación de los ecosistemas marinos y oceánicos.

La sociedad actual se desenvuelve en tres niveles claramente diferenciados e íntimamente paradigmáticos: el internacional, el transnacional y el supranacional, los cuales constituyen el objeto de estudio único e indivisible de las Relaciones Internacionales y la ocupación de otras ciencias como la Política, el Derecho, la Economía y la Ecología. Y la importancia de los intereses ambientales expresados en esas tres dimensiones, reside, por un lado, en las resultantes transfronterizas que originan ciertos procesos de deterioro ambiental, o en los problemas referentes al acceso y manejo de los recursos comunes y globales del planeta (aguas jurisdiccionales, mares internacionales, equilibrio bioclimático, recursos energéticos no renovables, biodiversidad. etc.).

La dimensión ambiental en las relaciones internacionales se presenta en un contexto intrincado de mundialización-globalización y en un complejo marco de relaciones políticas y económicas, donde participan como actores protagónicos los Estados, las instituciones multilaterales, las agencias supranacionales, los organismos No gubernamentales, las sociedades mercantiles transnacionales, el individuo y otros actores atípicos transfronterizos. La pérdida de lo sencillo y beatificación de lo complicado, traducen nítidamente el mundo que hoy vivimos y que nos permite vislumbrar las dos caras de la ciencia, bienestar y destrucción, como la más dramática personificación del dios Jano de los admirables cosmopolitas de la Grecia clásica.

Sin entrar a discutir sobre su connotación de gran verdad o de gran ficción, en los actuales tiempos de crisis y globalización el fenómeno de la interdependencia se constituye en el motor central de la cooperación internacional para enfrentar los retos de modo conjunto, puesto que los nuevos dilemas no podrán resolverse por esfuerzos individuales o por conductas autárquicas. La denominada agenda global así lo determina. Múltiples y diversas consideraciones económicas y comerciales, referentes a ventajas o desventajas competitivas en función de una normativa ecológica, marcan una nueva caracterización de las relaciones internacionales. De esta manera, las concatenaciones entre comercio, finanzas y medio ambiente van adquiriendo cada vez mayor importancia en el ámbito mundial, principalmente en los niveles de integración regional y subregional, por lo que se hace necesario que estos parámetros se encuentren orientados hacia un proceso de desarrollo sustentable a nivel planetario.

Desde otra perspectiva, la globalización significa soluciones globales para problemas globales.

Esto es, que el tratamiento eficaz de las problemáticas generales del entorno ambiental, requieren de la participación efectiva de todos los Estados y de todos los demás actores, a través de instrumentos y estructuras jurídicamente enlazados, los cuales han ido multiplicándose y desarrollando de manera nunca antes vista, lo que afortunadamente ha tendido a ampliar el consentimiento como base de también más numerosas obligaciones para los sujetos del derecho internacional del medio ambiente.

Los problemas del equilibrio ecológico mundial hoy son verdaderamente graves. De la primera a la cuarta revolución industriales se ha acelerado drásticamente el deterioro, la alteración, la degradación y la extinción de los recursos naturales. El desarrollo tecnológico, la industrialización sin controles y la sobrepoblación han impactado negativamente la biosfera, las especies vivas, el aire, el agua y el suelo, y, por ende, la salud de todos quienes compartimos el mismo aliento. La globalización nos acerca en un sentido : el del mercantilismo de la vida ; empero nos aleja en el otro, el del respeto a los ecosistemas, la sana convivencia y la calidad de vida. Debe revertirse cuanto antes esta tendencia insensible e insensata, antes de devengamos moribundos insensibles a lo pestilente.

Esta es la preocupación capital de la presente investigación de tesis, centralmente enfocada a la bella aunque cuestionable infinitud de los océanos de nuestro planeta tierra. En el marco de la crisis ecológica internacional la importancia de las aguas oceánicas es indubitable, pues además de cubrir dos terceras partes del globo terráqueo, significan: regulación climática, régimen meteorológico, fuente de alimento, suministro de energía, minerales y medicamentos para el ser humano. Empero, el medio marino no es ya inagotable. Parecería , por su extensión y profundidad, que podría recibir cantidades ilimitadas de desechos y desperdicios, originando en él un daño mínimo. Sin embargo, esto no es por mucho así: los espacios marinos son frágiles y altamente sensibles a la contaminación. Y aunque es bien conocido el axioma de que "los mares se limpian solos, al expulsar lo extraño hacia los litorales", esto resulta utópico y falso, amén de que los efectos dañosos que padecen los Estados costaneros y los territorios ribereños son cada vez más contundentes.

La contaminación del medio marino no se da de manera natural (las filtraciones naturales de petróleo son de hecho fenómenos poco impactantes). Consiste en la infiltración por el hombre en forma directa e indirecta de sustancias o energía (hidrocarburos, ionizante, etc, ), con efectos nocivos y perjuicios considerables en los seres vivos, amenaza a la salud humana, obstáculos a la pesca y a otros usos legítimos del recurso, con menoscabo de la calidad del agua marina y la reducción de las posibilidades de esparcimiento. De hecho, al realizarse cualquier actividad científica o económica sin precaución, se puede afectar significativamente el medio marino por el vertimiento de hidrocarburos y otras sustancias que conforme al Convenio de Basilea constituyen una lista de más de 400 "residuos peligrosos" (desde el óxido de halógeno hasta los fosfatos y los ácidos ).

Este problema adquiere un carácter global y orgánico, ya que lo que ocurre en el mar afecta a

los ecosistemas en su totalidad. Todas las aguas de los océanos, aun las más profundas terminan mezclándose y, aunque este proceso puede tomar años, los contaminantes se diluyen en el mar y las corrientes los dispersan por todo el mundo afectando la flora y la fauna marinas. Las estadísticas de los últimos treinta años muestran fehaciente que más del 75% de la contaminación marina proviene de fuentes terrestres, a través de los ríos, las descargas directas y la atmósfera. El 25% restante procede de los buques, los vertidos y la minería y la extracción y conducción de petróleo en el mar.

Y es el oro negro el más constante, consistente y sucio de los polutantes del entorno marino. Concretamente, el 85% del crudo que se consume en el planeta se transporta por mar. El hidrocarburo no es sólo el engrane que pone en movimiento a las naciones en la guerra y en la paz, amén de constituir el cuarto factor de la producción (nada se mueve sin energía). Su importancia nodal para la industria hace necesaria su exploración y explotación, la prospección extensiva, la instalación de refinerías y plataformas "offshore", así como su transportación por vía acuática. Y es precisamente, en este proceso donde ocurren los accidentes causantes de la contaminación del medio marino por hidrocarburos.

Al momento de escribir estas líneas son ya más de 200 los grandes accidentes y siniestros ocurridos en plataformas de perforación o de buques tanque que han derramado millones de toneladas de petróleo. Esto sin contabilizar aún -se sabe muy poco al respecto- las enormes fugas del hidrocarburo ocasionadas por fracturas de los principales oleoductos y poliductos que cruzan los grandes océanos cual verdadera madeja de conducción omnidireccional. Como puede percibirse, el tema resulta apasionante, actual, relevante y de capital interés para las Relaciones Internacionales y el Derecho Marítimo e Internacional Ambiental.

Otros factores a considerar en este planteamiento serían por ejemplo el hecho de que el desarrollo tecnológico se basa cada vez más en el hidrocarburo. Su utilización tanto crudo como refinado ha originado una macroindustria que crece y se moderniza constantemente, más aún con la petroquímica creando un gran movimiento nacional e internacional que continuará causando inconmesurable contaminación del medio marino. Ante este creciente fenómeno y sobre todo, frente a un panorama futuro grave, la ciencia y la tecnología prevalecientes en la industria han buscado la forma de combatir las fuentes de polución poniendo en operación algunos de sus desarrollos. Por ejemplo, con propósitos preventivos, se han establecido en algunos de los principales puertos de carga, instalaciones especiales para recoger los residuos resultantes de la limpieza de las aguas de lastre o de lavado de los tanques efectuada mediante separadores especiales, lo cual significa que los propios buques llevan sistemas de depuración de las aguas utilizadas en la limpieza de sus instalaciones, las que pueden ser eventualmente arrojadas al océano "sin" mayores peligros. Aunque esto esté aún por comprobarse a plenitud.

Se han propuesto otra veintena de técnicas como de la Royal Dutch-Shell denominada de "decantado de residuos" del agua de limpieza que -se afirma- no afecta nuevas cargas de hidrocarburos; o el otro ejemplo aportado por la ex-URSS al perfeccionar un barco capaz de "barrer" de la superficie líquida la capa de 7 toneladas por hora (el precio es altísimo); por

otro lado, en caso de embarcaciones accidentadas se pueden utilizar sistemas de bombeo en grandes cantidades de las profundidades marinas como lo han demostrado los canadienses o remover de los barcos naufragados el aceite mediante grandes hojas de hule. Hay otros sistemas, como el de la "cam-pana invertida", utilizados con cierto éxito en el incidente del pozo mexicano "IXTOC I" (inventada por un compatriota al que por cierto nunca se le pagó el servicio); o los métodos "fáciles" y "comunes" donde se echa mano de productos químicos o bien se quema el contaminante, pero que presentan el grave inconveniente de que los efectos secundarios resultan ser más dañinos que los que se pretende combatir. El reto pues, persiste y reclama de conductas ecológicamente más realistas y de acciones encaminadas más a la prevención que a la corrección de lo muchas veces ya incorregible o de impacto irreversible.

Por otra parte, en el contexto internacional existen varios organismos vinculados al Sistema de Naciones Unidas, cuyas actividades se concentran precisa y exclusivamente en la protección del entorno ambiental. Tal es el caso del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Organización Marítima Internacional (la gran vigilante de la conservación de los océanos). Existen además numerosas organizaciones No Gubernamentales (Greenpeace, IUCN, WWF, entre otras más) y empresas multinacionales además de Asociaciones privadas internacionales (ARPEL, CONCAWE, ITOF, EUROPIA, INTERTANKO, etc.) que entre sus múltiples funciones tienen el propósito de contribuir a la prevención y combate del medio marino por hidrocarburos y otros residuos peligrosos; sin embargo, el esfuerzo resulta claramente insuficiente ante una realidad patética: el simple tráfico ordinario de petróleo arrojó en 1969, en promedio, un millón anual de toneladas métricas vertidas al océano, y en 1980 la producción mundial de petróleo se calculó cinco veces mayor, por lo tanto la contaminación se incrementó en misma proporción; ya para 1993-1996 se estimaba en más de seis millones de toneladas métricas la cantidad anual de hidrocarburos arrojada a los mares. Ante esto, resulta ocioso ocultar la injente necesidad de actuar tenaz y coordinadamente pues no hay Estado, nación o sociedad alguna que permanezca al margen del enorme daño producido.

Desde otra perspectiva, toca al derecho internacional tomar el papel protagónico como un verdadero orden jurídico universal y cooperativo. En este sentido, analizar y resolver el problema de la contaminación del medio marino por hidrocarburos, desde una perspectiva ius positivista y legal, implica la necesidad de establecer parámetros comunes y de estandarización de los sistemas jurídicos nacionales y, paralelamente, ponderar si las medidas llevadas a cabo por la sociedad internacional en globalización, han sido efectivas o suficientes ante esta modalidad de deterioro de la naturaleza o si es necesaria una reglamentación más adecuada para prevenirla o en su caso controlarla.

Al respecto y en un primer balance, podría afirmarse sin equívocos que el papel que ha jugado el derecho internacional y más específicamente el derecho internacional del medio ambiente, no ha sido el más adecuado. Por este motivo, la presente investigación de tesis pretende analizar tanto la reglamentación existente en la materia como la compleja naturaleza del medio marino que constituye de hecho, el bien jurídico tutelado. De esta manera y con el apoyo y concurrencia de otras disciplinas, pretendemos contribuir al estudio, conocimiento y

divulgación de temas como el presente, tan escasamente tratados por las humanidades y las ciencias políticas y sociales.

En esta tesitura, es de destacarse el importante rol que en esta magna tarea han jugado y jugarán los *convenios internacionales* y los *tratados multilaterales*, que constituyen la fuente principal de los ordenamientos legales que nos ocupan. De la cantidad y la calidad de estos instrumentos se infiere la importancia de la *acción conjunta internacional*, a fin de controlar y resolver este problema en sus dimensiones ecológicas, política, jurídica, económica y sociocultural. Los convenios multilaterales son cada vez más numerosos y *específicos para tratar de resolver los sucesos de contaminación marina por hidrocarburos* y para *fincar objetivamente responsabilidades*, sin embargo, no han sido tan efectivos como fuera deseable ni han logrado *prevenirla ni controlarla del todo*. Al respecto, la demostración de esta afirmación introductoria y las posibles soluciones que se presentan son, precisamente, objeto del presente trabajo recepcional.

El estudio que nos ocupa tiene el propósito esencial de plantear el *marco general*, explicar el desarrollo y establecer criterios de resolución y la perspectiva mínima del fenómeno de la contaminación del medio marino por hidrocarburos, destacando el *papel fundamental* que en ello ha desempeñado el sistema de las Naciones Unidas a través de la *Organización Marítima Internacional (OMI)*.

Para cumplimentar esta meta hemos estructurado la investigación de la siguiente manera:

La apertura se realiza a través de una introducción general. El desarrollo del contenido se da en cuatro capítulos. El Primero se intitula "*Dimensión actual de la Organización Marítima Internacional*", donde se exponen sucesivamente sus antecedentes y trayectoria general, finalidades y funciones, estructura, aspectos orgánicos complementarios, principales actividades-programas y contribuciones, y su vinculación con otros organismos internacionales gubernamentales y privados.

El segundo capítulo se denomina "*Organismos y conferencias internacionales especializados en la contaminación del medio marino*" y está integrado por puntos básicos como: el *Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)*, los principales *Organismos No Gubernamentales* y *Conferencias Internacionales* como las de Bruselas, Estocolmo y la Cumbre de la Tierra, para cerrar con las *Reuniones en la materia* más relevantes como es el caso de las de *Otawa e Islandia, Londres, las tres primeras CONFEMAR y la Convención de Montego Bay*.

En tercer capítulo lo hemos identificado como "*Regulación internacional de la contaminación del medio marino por hidrocarburos*", y se conforma por breves apartados como: *precisiones técnicas elementales, el Derecho internacional y la regulación ecológica, Tratados y convenios internacionales básicos, principales Convenios indirectos*, y terminando con la *contaminación del medio marino por hidrocarburos en el marco jurídico del Estado mexicano*.

El cuarto y último capítulo, resulta concluyente y sumamente *interesante*. Hemos considerado

apropiado titularlo: "Responsabilidad internacional por contaminación del medio marino por hidrocarburos" y está expuesto por rubros como: Generalidades sobre la responsabilidad internacional objetiva por actividades de alto peligro o ultrarriesgosas, grandes siniestros de buques tanque petroleros, el caso del Pozo petrolero mexicano "IXTOC I", y, finalmente el caso de la Guerra del Golfo Pérsico.

Obviamente, la parte terminal de la presente tesis la constituyen las conclusiones, la bibliografía y hemerografía básicas y el cuerpo de anexos. Estos últimos son de gran apoyo para la mejor comprensión de un tema como el aquí abordado y son trece, a saber: I. Día marítimo mundial; II. Estados miembros de la OMI; III. Organizaciones No Gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI; IV. Organigrama de la OMI; V. Estructura de la Secretaría General de la OMI ; VI Convenciones y otros Acuerdos internacionales para el control de la contaminación marina; VII. La Conferencia de Bruselas de 1969 sobre contaminación de las aguas y costas; VIII. Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marino, 1976; IX. Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos; X. Acuerdo de cooperación México-Estados Unidos sobre la contaminación del medio marino por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, 1980; XI. Comportamiento del hidrocarburo crudo vertido en el medio marino; XII. Glosario de términos; y, XIII. Causas de incidentes detectadas por el IOPCF 1979-1995.



## CAPITULO I

### DIMENSION ACTUAL DE LA ORGANIZACION MARÍTIMA INTERNACIONAL

#### 1.1. ANTECEDENTES Y TRAYECTORIA GENERAL:

A lo largo del devenir histórico de la humanidad se han desarrollado diferentes medios de transporte como son el carretero, el marítimo, el ferroviario, el aéreo y el espacial; y cada medio ha implicado variados problemas de orden técnico, jurídico, económico y político que solamente han podido ser resueltos a través de la cooperación internacional.

Las comunicaciones ferroviarias y carreteras sólo han requerido un control marginal a nivel mundial. Son locales y regionales más que internacionales. Es esencial la cooperación de los vecinos; pero no de toda la comunidad internacional. De todos modos, existen algunos problemas comunes. Tanto la Sociedad de Naciones (SDN) como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) establecieron comités con el fin de ocuparse de los transportes en general. La SDN tenía una Organización de Comunicaciones y Tránsito que debatía temas tales como la concesión de licencias y las regulaciones del tráfico por carretera y las vías acuáticas internacionales. Por su parte durante algunos años, la ONU tuvo una Comisión de Transportes y Comunicaciones, pero se reunía muy poco después de 1952 y, finalmente, se disolvió en 1959.<sup>1</sup>

Dentro de la Secretaría de la ONU existe una División de Recursos y Transportes que se ocupa de estos asuntos. A mediados de los setenta se propuso la creación de un nuevo Centro para el Desarrollo de Transportes de las Naciones Unidas, para que se ocupara especialmente de ayudar a los países en desarrollo en este campo. Empero, para los transportes marítimos se necesita un tipo más amplio y positivo de regulación. En este caso, los problemas internacionales a los que es preciso enfrentarse una vez que la navegación se extiende más allá de las aguas nacionales, resultan claramente evidentes. Hay necesidad de reglas comunes de navegación y de obligación comúnmente aceptadas de responsabilidad por, accidentes, salvamentos, compensaciones, documentaciones y otros temas.

Conforme pasaba el tiempo, comenzó a hacerse sentir la necesidad de reglas generales de seguridad que requiere la construcción y el funcionamiento de barcos, sobre todo de pasajeros. Más recientemente, se han necesitado formas todavía más amplias de regulación: por ejemplo, para enfrentarse al problema de la contaminación de los mares sobre todo debido a las flotas cada vez mayores de barcos patruleros, la necesidad de designar corredores de tráfico en vías oceánicas cada vez más atestadas y en la actualidad, cada vez más, la necesidad - en un mundo en el que los gobiernos recurren a subsidios en gran escala para la navegación y las industrias de construcción de barcos o las compañías que buscan protección en el sistema de conferencias - de un control más general de las condiciones de competencia en el campo de la navegación marítima. Por ende, en este punto, como en otros, la escala creciente del

---

<sup>1</sup> Iuard, Evan, Las Organizaciones Internacionales. El Marco Naciente de la Interdependencia. México, El Manual Moderno 1929, pp 45-51

funcionamiento internacional ha llevado aparejada la necesidad de incrementar las medidas de supervisión multilateral.<sup>2</sup>

Después de la aparición de los vapores en el siglo XIX y el rápido incremento de los contactos de navegación, se necesitaron reglas que se reconocieran con mayor claridad. Tenía que haber ciertas normas de navegación, para que los buques pudieran efectuar sus maniobras evitando las colisiones. En 1889 se celebró una conferencia internacional sobre este tema y se tomaron acuerdos sobre algunas Regulaciones Internacionales para la prevención de colisiones en el mar, basadas en gran parte en reglas desarrolladas ya por la Gran Bretaña para su propia flota. Se establecía el modo en que deberían navegar los barcos, unos en relación a otros, las luces que deberían navegar los barcos, unos en relación a otros, las luces que deberían llevar, las señales que tendrían que intercambiar, etc. Muy pronto se adoptaron universalmente y en los casos de colisión se concedían compensaciones en relación a esa regla.

En 1897, un organismo no gubernamental, el Comité Marítimo Internacional, comenzó a ocuparse de las conexiones legales relativas a la navegación. Entre los gobiernos, las llamadas conferencias diplomáticas de Bruselas se reunieron regularmente para tomar en consideración esos asuntos. Se establecieron convenciones internacionales sobre el salvamento (1911), acuerdos de cargas (1924), la inmunidad de los barcos estatales (1926) y otros asuntos. En 1909, se creó una Federación Internacional de Navegación Marítima, en la que los armadores de barcos hacían consultas sobre asuntos de navegación y se fundó una Oficina Hidrográfica Internacional para coordinar los trabajos de cartografía de los Océanos.

Después de la I Guerra Mundial, la SDN estableció un Comité Intergubernamental para las Comunicaciones y el Tránsito. La Secretaría de la SDN tenía también una sección que se ocupaba de asuntos de transporte; pero ninguno de esos cuerpos se ocupó activamente de la navegación marítima. Un subcomité encargado de los puertos y la navegación marítima tuvo sólo cuatro sesiones y luego dejó funcionar en 1929. Se analizaron los subsidios nacionales para la navegación marítima y la discriminación que provocaban, aun cuando no se tomó ninguna acción real. Quizá el principal avance se produjo cuando, en 1934-1935, un comité de la SDN tomó por primera vez en consideración el problema de la contaminación del medio marino por hidrocarburos.

En esta forma, los debates siguieron siendo esporádicos y dispersos. Además de la SDN, la OIT analizó algunos asuntos de navegación tenía una Comisión Marítima Conjunta (con representantes de armadores y sindicatos (pero no de gobiernos) que tomaba en consideración las relaciones de los marinos y otras cuestiones de navegación. Otros acuerdos internacionales se abordaron mediante acuerdos ad hoc. En 1923, se adoptó un convenio sobre el régimen internacional de puertos marítimos. En 1930, casi todos los estados marítimos acordaron y ratificaron el Convenio Internacional de Líneas de Carga, basado en la legislación de la líneas británicas Plimsoll.

Sin embargo, todavía no existía ninguna organización internacional independiente que se ocupara de asuntos de navegación marítima mundial, como ya existía en el campo de la aviación. Esa organización la habían propuesto ya en 1888 las naciones escandinavas; pero la rechazaron algunos países como la Gran Bretaña, Alemania y otros. Después de la II Guerra Mundial, se propuso que se tomaran disposiciones para remediar ese estado de cosas. Durante la guerra había existido una gran cooperación en asuntos de navegación marítima. En 1946, como sucesión para esos acuerdos, se estableció un Consejo Consultivo Provisional Marítimo, en espera de la creación de una organización más permanente. En 1948, por invitación del ECOSOC se celebró en Ginebra, con participación de 35 países, la Confederación Marítima de las Naciones Unidas, en la que se discutió el proyecto de Convención que se adoptó en Washington en 1946.

Los resultados de la Conferencia de Ginebra de 1948 fueron los siguientes:

- A. Adopción de la Convención sobre la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, el 6 de marzo de 1948.
- B. Creación de una Comisión preparatoria, para que negociara con las Naciones Unidas la conclusión del acuerdo de vinculación de la OCMI, y preparará los trabajos de la primera asamblea de la OCMI.

La convención entró finalmente en vigor el 17 de marzo de 1958, al recibirse las ratificaciones de 21 estados, de los cuales, según fijaba el artículo 60 de la Convención, 7 debían poseer "cada uno un tonelaje global no menor de un millón de toneladas brutas". El acuerdo de vinculación fue aprobado por la Asamblea General de la ONU el 18 de noviembre de 1948 y por la Asamblea de la OCMI el 13 de enero de 1959, fecha en que esta organización se convirtió en organismo especializado.

Pero todo este proceso de ningún modo fue fácil. Hubo diferentes considerables sobre la forma que debería tomar la organización. Incluso su nombre reflejó esas disputas. Las naciones propietarias de los barcos, que en esa época eran primordialmente los principales países constructores, pugnaron por una organización con poderes inapelables, que no interfiriera demasiado en los acuerdos tomados entre la compañías navieras, tales como las conferencias marítimas y otros acuerdos. Sus poderes deberían estar estrictamente limitados: en su opinión, no debería servir para regular la industria en el aspecto económico sino solo para intercambiar opiniones sobre asuntos de interés común, como la seguridad en el mar o la prevención y control de la contaminación del medio marino.

Por otra parte, las naciones consumidoras, que dependían de la utilización de los navíos de otras, estaban a favor de un organización más firme y sólida, que pudiera regular la industria de forma más estrecha y que se ocupara de que los acuerdos restrictivos entre los armadores, tales como el sistema de conferencias, no actuaran en contra de los intereses de quienes utilizaban los buques. Finalmente, cabe resaltarlo, esos desacuerdos no se resolvieron. El resultado fue cierto tipo de acuerdo de término medio inclinado de modo considerable del lado de las naciones propietarias de barcos (hoy en día no se llegaría a un acuerdo tan favorable a sus intereses). Así, se logró asegurar que el título de la organización, a diferencia del de otras dependencias especializadas, detendrá no sólo la palabra "Intergubernamental!" en lugar de "internacional", sino especialmente el término "consultivo", lo que implicaba que no asumiría poderes supernacionales "excesivos".

En el artículo 2 del Convenio se establecía explícitamente que "la función de la organización debe ser consultiva y de asesoramiento", protegiendo con esto en gran parte a esos países contra la amenaza de las interferencias indeseables por parte del nuevo ente. Y como resultado de estas diferencias, se produjo un largo retraso antes que surgiera una organización convincentemente perfeccionada. Como ya mencionamos, las ratificaciones requeridas no se recibieron sino hasta 1958. Hubo reuniones de un comité preparatorio en 1958-1959 y, en ese último año, se realizó la primera Asamblea en Londres.

La sede de la organización se estableció en Londres, quizá como reconocimiento del lugar preponderante de la Gran Bretaña como potencia marítima. Tuvo comienzos bastantes lentos e inciertos. Se le concedió un presupuesto exiguo de poco más de 200 mil dólares, que era menor al de los de todas las agencias especializadas de la época. Al principio, tomó en consideración asuntos relativamente mínimos, que se relacionaban principalmente con la seguridad en el mar, la construcción de barcos, la navegación y tópicos similares. Posteriormente, dedicó creciente atención al problema de la contaminación generada por los barcos (que, con el tamaño cada vez más grande de los barcos cisterna y la ascendente congestión de las vías de navegación, comenzaba a convertirse en un riesgo internacional grave), y proporciona ayuda técnica, por ejemplo para preparar a los tripulantes, establecer institutos de construcción de barcos y preparar legislaciones marítimas. Sin embargo, se había ocupado poco de las principales cuestiones que afectan a la navegación marítima, como es el caso de la competencia justa, los subsidios nacionales, la responsabilidad estatal por inadecuada utilización de los recursos del mar, el sistema de conferencias y otros asuntos que muchos desde entonces esperaban que fueran el tema principal de sus actividades.

Se hicieron varios intentos para reducir el predominio de los países ricos en la Organización, en cuya constitución se estableció el principio de que se debería conceder una posición especial en su Consejo a los principales países constructores y propietarios de barcos; esto tuvo inevitablemente el efecto de que lo controlaran los países desarrollados. Por ello, a mediados de la década de los sesenta la Asamblea, en gran parte por instigación de los países en desarrollo, exigió cambios en su estructura. Así, se concedió a la propia Asamblea el poder de elegir al Consejo completo, incluyendo a los representantes de los principales países poseedores de barcos. Las elecciones tenían que asegurar la representación de todas las regiones del mundo, además de los grupos interesados. Se agregaron dos miembros adicionales al Consejo y al Comité de Seguridad Marítima. En 1976 se promulgaron otras disposiciones en este sentido. Aun así, el Consejo tenía preponderancia de miembros europeos y norteamericanos.

Un segundo acontecimiento importante fue el establecimiento de un nuevo foro para analizar asuntos de navegación. En los primeros años de la ONU, la Comisión de Comunicaciones y Transportes, establecida bajo el ECOSOC, se ocupó de la navegación marítima entre otras cuestiones; pero entró virtualmente en un letargo después de 1952 e hizo pocos intentos por enfrentarse adecuadamente a los asuntos marítimos, como el relativo a la regulación ecológica del medio marino. Cuando se estableció en 1964 la Conferencia de Comercio y Desarrollo de la ONU (UNCTAD) principalmente por presión de los países más pobres, se decidió establecer un Comité de Navegación Marítima que atendería los problemas marítimos que afectaban a los países en desarrollo. Se establecieron consultas, se organizaron conferencias y grupos de estudio y, quizá lo más importante, los usuarios de los buques comenzaron a articularse

formalmente en entes inter y no gubernamentales. Junto con la Secretaría de la UNCTAD emprendieron un examen del nivel y la estructura de las tarifas de carga, las prácticas de conferencias, los honorarios portuarios discriminatorios, la responsabilidad estatal por daños al medio marino, admisión de las líneas de banderas de países en desarrollo y otros asuntos a los que no se había enfrentado la OCMI.

Existe en la familia de la ONU, una división considerable de responsabilidades por los asuntos de navegación marítima. La propia OCMI se transforma en los años 80 en Organización Marítima Internacional, con una cobertura mucho más amplia que en el pasado y con una mucho mayor participación de las naciones en desarrollo. Empero, es innegable que hasta ahora predominan europeos y estadounidenses en la alta burocracia y se observa una necesidad clara de una división más racional del trabajo en este campo de que la que existe en la actualidad.

## 1.2. FINALIDADES Y FUNCIONES DE LA O.M.I.

Las finalidades de la Organización son:

- Implementar un sistema de colaboración entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concerniente al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención de la contaminación del mar ocasionada por los buques; y atender las cuestiones administrativas y jurídicas.

- Fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restrictivas innecesarias aplicadas por los gobiernos a la navegación comercial internacional, con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial. La ayuda y fomento acordados por un Gobierno a su marina mercante nacional con miras a su desarrollo y para fines de seguridad no deben constituir en sí mismos una discriminación, ni deben estar fundados en medidas concebidas con el propósito de restringir, a los buques de cualquier bandera, la libertad de participar en el comercio internacional.

- Tomar medidas, siendo evaluadas por Organización, de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de empresas de navegación marítima.

- Examinar toda cuestión relativa al tráfico marítimo que pueda someter a su consideración cualquier órgano u organismo especializado de Naciones Unidas.

Para el cumplimiento de estas finalidades se han atribuido a la organización ciertas funciones, de las que las principales son las siguientes:

-Estudiar y formular recomendaciones respecto a todas las cuestiones que tiendan a facilitar el funcionamiento y desarrollo de la navegación marítima comercial, cuando tales cuestiones le sean sometidas por estados miembros u organizaciones facultadas.

-Promover la adopción de acuerdos internacionales respecto a la navegación marítima comercial y, para este fin, preparar proyectos de acuerdos para recomendarlos a los gobiernos y convocar conferencias internacionales.

-Facilitar el conocimiento de los problemas y de las mutuas posiciones, estableciendo un sistema de información.<sup>3</sup>

La OMI deberá tener en cuenta que cuando surjan conflictos susceptibles de solución por los medios normales de la navegación comercial internacional, sus recomendaciones las hará en ese sentido; en caso contrario, y previa negociación directa entre las partes, la organización recomendará lo que crea procedente.

### 1.3 ESTRUCTURA

1.3.1. Miembros. En mayo de 1998 la OMI tiene un total de 147 miembros. Los Estados pueden adquirir la calidad de miembros y los territorios no autónomos pueden ser miembros asociados. En ambos casos se debe seguir el procedimiento establecido en la Convención.

En general hay dos tipos de miembros: los de pleno de derecho y los asociados. En el primer nivel se distinguen tres casos:

A. Todos los miembros de las Naciones pueden entrar en la Organización sin más que adherirse a la Convención, según cualquiera de los procedimientos que allí mismo se ofrecen en el artículo 57.

B. En las mismas condiciones pueden adquirir la calidad de miembros de la OMI los estados que, aun no siendo miembros de las Naciones Unidas, hayan sido invitados a enviar representantes a la Conferencia de 1946.

C. Los demás miembros pueden ingresar a la OMI presentando su solicitud al Secretario General y adhiriéndose a la Convención en cualquiera de las modalidades que señala el artículo 57. Para que sea admitido se requiere además recomendación favorable del Consejo y el voto a su favor de las dos terceras partes de los miembros de la Organización, excluyendo a los miembros asociados. El susodicho numeral 57 preceptúa como formas de entrar a la

<sup>3</sup> Seara Vazquez "Tratado general de la organización Internacional" México, F.C.E. 1982 P. 569-570

Convención la firma y la aceptación. La firma puede ser sin reserva de aceptación o bajo reserva de aceptación seguida de aceptación.<sup>4</sup>

En cuanto a los miembros asociados, la Convención podrá ser aplicada a los territorios o grupos de territorios no autónomos, mediante declaración en ese sentido por el Estado responsable de su administración o de las Naciones Unidas, en el caso de la administración fiduciaria internacional. Esos territorios o grupos de territorios podrán entonces pasar a ser miembros asociados, si lo solicita el estado responsable, de sus relaciones internacionales o la ONU, según sea el caso, mediante notificación escrita dirigida al secretario general.

Los miembros asociados tienen los mismos derechos, excepto el de voto en la Asamblea, y no pueden ser elegidos ni en el Consejo ni en el Comité de Seguridad Marítima. La Asamblea General de la ONU puede, a través de una resolución, impedir la entrada de un país en la OMI e incluso obligarlo a abandonarla si ya es miembro.

### 1.3.2. Organos

De acuerdo con el Convenio constitutivo (artículo del 12 al 52) los órganos de la OMI son: la Asamblea, el Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección al Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica, el Comité de Facilitación y la Secretaría. La Asamblea puede crear órganos auxiliares, por decisión propia, en el caso de los de carácter temporal, y actuando a recomendación del Consejo, cuando se trate de órganos permanentes.

#### 1.3.2.1 Asamblea

Está formada por delegaciones de cada uno de los miembros. En comparación con otros organismos especializados, las funciones de la Asamblea son bastante reducidas, ya que en muchas ocasiones la Convención las distribuye entre la Asamblea y el Consejo, y otras veces, la actuación de la Asamblea queda condicionada a la recomendación del Consejo. Esto se explica por la disparidad de intereses entre los miembros del Consejo y el resto de los de Asamblea, ya que los representantes en aquel órgano son los que tienen mayores intereses en la

navegación internacional, y es lógico, a primera vista, que a ellos se atribuya la principal responsabilidad en la organización de ese medio de transporte. Sus facultades son las siguientes:

- a) Elegir entre sus miembros asociados, en cada período de sesiones, de sesiones ordinario, un Presidente y dos vicepresidentes que permanecerán en funciones hasta el siguiente período.
- b) Establecer su propio Reglamento interior, salvo disposiciones en otro sentido, que pueda figurar en la Convención.c) Constituir los órganos auxiliares temporales o, si el Consejo lo recomienda, los permanentes que juzgue necesarios.
- d) Elegir los Miembros que hayan de estar representados en el Consejo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.

- e) Hacerse cargo de los informes del Consejo, examinarlos así como también, resolver toda

cuestión que le haya sido remitida por él.

f) Aprobar el programa de trabajo de la Organización.

g) Someter a votación el presupuesto y establecer las medidas de orden financiero de la Organización.

h) Revisar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización.

i) Desempeñar las funciones propias de Organización bajo el criterio de que las cuestiones relacionadas con los párrafos a) y b) del artículo 2 sean sometidas por la Asamblea a la consideración del Consejo para que éste formule las recomendaciones o prepare los instrumentos adecuados; a condición además de que cualquier recomendación o instrumento sometido por el Consejo apoyándose en la Asamblea y no sea aceptado será remitido de nuevo al Consejo con el fin de llevar a cabo un examen ulterior, tomando en cuenta las observaciones que la Asamblea haya hecho.

j) Recomendar a los miembros la aprobación de reglamentos y directrices relativas a la seguridad marítima, a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y a otras cuestiones relaciones con los efectos en el tráfico marítimo, asignadas a la organización por aplicación directa de instrumentos internacionales, en virtud de lo dispuesto en ellos o la aprobación de enmiendas a tales reglamentaciones y directrices que le hayan sido remitidas.

k) Tomar las medidas que estime apropiadas para comentar la cooperación técnica, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo.

l) Decidir si el convocar a Conferencias internacionales es lo óptimo o es necesario adoptar otro procedimiento idóneo que agilice la aprobación de convenios o de enmiendas que hayan sido preparadas por el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica u otros órganos de la Organización.

m) Remitir al Consejo, para que éste las examine o decida de ellas, todas las cuestiones que sean competencia de la organización, con la salvedad de la función relativa a la formulación de recomendaciones en virtud del párrafo j) del citado artículo, que no podrá ser delegada.

A reserva de lo que está establecido en la Convención, la Asamblea celebra dos clases de sesiones: ordinarias, cada dos años; extraordinarias, cuando 2/3 de los miembros lo soliciten al Secretario General, o cuando lo decida, necesitándose en ambos casos un preaviso de sesenta días y la presencia de la mayoría de los miembros de pleno derecho. Cada miembro tiene un voto, y las decisiones se toman, en general, por mayoría de los miembros presentes y votantes; en el caso de las votaciones que requieran dos tercios se entiende que son dos tercios de los miembros presentes.<sup>5</sup>



### 1.3.2.2. EL CONSEJO.

Durante muchos años estuvo formado por 18 miembros, hasta mediado de los ochentas en que lo integran 32 miembros elegidos de acuerdo con las siguientes categorías:

a) Ocho serán Estados con mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales.

b) Ocho serán otros Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.

c) Dieciseis Miembros serán Estados no elegidos según las anteriores categorías que estén interesados en el transporte marítimo o en la navegación y que su elección al Consejo garantice la representación de las grandes regiones geográficas en el mundo.<sup>6</sup>

Es la Asamblea quien procede a la elección de los miembros del Consejo, a quien corresponde desempeñar las funciones necesarias para la buena marcha de la Organización, entre las que destacan las siguientes:

a) El Consejo designará a su Presidente y establecerá su propio Reglamentación interior.

b) Veintiún Miembros del Consejo constituirán quórum.

c) El Consejo se reunirá frecuentemente como sea necesario para el eficiente desempeño de sus funciones, por convocatoria de su Presidente o a petición por lo menos de cuatro de sus Miembros; con un preaviso de un mes, se reunirá en el lugar que estime conveniente.

d) Examinará los proyectos del programa de trabajo y de presupuesto preparados por el Secretario General considerando las propuestas del Comité del Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica y otros órganos de la Organización y, teniendo éstas presentes, las someterá a la consideración de la Asamblea, habida cuenta de los intereses generales y prioridades de la Organización.

e) Se hará cargo de los informes, presupuestos y recomendaciones del comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Protección Técnica y otros órganos de la Organización y, junto con sus propias observaciones y recomendaciones, los transmitirá a la Asamblea o si ésta no está reunida a los Miembros con el fin de informarles.<sup>7</sup>

f) Con aprobación de la Asamblea, nombrará al Secretario General, y tomará las disposiciones para la designación de todo aquel personal que pueda ser necesario; además fijará los plazos y condiciones de empleo tanto del Secretario General como de todo su personal, quienes deberán

<sup>6</sup> Artículo 24, párrafo 1 de la OMI

<sup>7</sup> Artículo 24, párrafo 2

ajustarse en lo posible a los preceptos establecidos por las Naciones Unidas y sus organismos especializados.

g) En el tiempo que medie entre los períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea, el Consejo desempeñará todas las funciones de la Organización, salvo la de formular recomendaciones de competencia específica. De modo especial, coordinará las actividades de los órganos de la Organización y, en el programa de trabajo podrá introducir los ajustes que sean estrictamente necesarios para garantizar su eficiente actuación.

h) Corresponde también al Consejo concertar acuerdos con otras organizaciones internacionales, a reserva de la aprobación por la Asamblea.

Como limitación importante a sus facultades, está la de que no puede hacer recomendaciones a los miembros sobre adopción de reglamentos en materia de seguridad marítima o de enmiendas a los mismos. En el mismo tenor deben entenderse otras limitaciones como el hecho de que las cuestiones regidas por los artículos 28, 33, 38 y 43 no serán examinados por el Consejo hasta conocer la opinión del Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico el Comité de Protección del Medio Marino o el Comité de Cooperación técnica según proceda.<sup>8</sup>

Resulta interesante señalar que durante la décimo octava Asamblea en 1993, los principales miembros elegidos para el período 1994-1995 fueron: China Popular, Estados Unidos, Federación Rusa, Grecia, Italia, Japón, Noruega y el Reino Unido; y en la decimonovena Asamblea en 1995, los miembros elegidos para el período 1996-1997 fueron: Alemania, Francia, Estados Unidos, Suecia, Perú, Japón y Reino Unido.<sup>9</sup>

Los miembros de la Organización que no estén representados en el Consejo son invitados a participar en sus deliberaciones, con derecho de voto, cuando tengan un interés participar en el asunto debatido.

### 1.3.2.3 EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

En un principio se componía de dieciséis miembros, elegidos por la Asamblea para un período de cuatro años, entre los que tuvieran particular interés en las cuestiones relativas a la seguridad marítima. De ellos, un mínimo de ocho debían ser los países con las mercantes más importantes, los demás debían ser elegidos de forma que se asegurara una representación adecuada, tanto a los países con intereses en cuestiones marítimas, como a los países de mayor área geográfica.

Un problema de gran interés se planteó cuando la Asamblea de la entonces OCMI, al proceder a la elección de los miembros del Comité de Seguridad marítima, en enero de 1959, pasó por alto el hecho de que Panamá y Liberia figuraban, por el tonelaje matriculado, entre los ocho

<sup>8</sup> Vázquez, op. cit. p. 593

<sup>9</sup> A los medios de los años sesenta a través de la Asamblea los países del Tercer Mundo evolucionaron a la Organización Marítima Internacional en cambio en la estructura de elección del Consejo teniendo en cuenta a los representantes a los representantes a los de los representantes a los territorios poseedores a los de los territorios poseedores de buques en cuenta a naciones pobres en desarrollo se agregaron los miembros más, tanto en el Consejo como en el Comité de Seguridad Marítima. Con el propósito de evitar que los países de desarrollo tengan dominio se estableció un foro para el análisis de Asuntos de Navegación.

primeros estados del mundo. La razón aducida por los miembros de la Asamblea era que aquéllos no poseían en realidad una flota tan importante, ya que los propietarios eran nacionales de otros estados, que si las habían matriculado en ellos lo hicieron porque eran pabellones de complacencia; concluían que el criterio primario para saber que países tenían mayor tonelaje era el de buscar quiénes eran los propietarios de los barcos y que, en todo caso, la Asamblea tenía un poder discrecional para elegir como miembros del Comité a los países que creyera conveniente.<sup>10</sup>

A propuesta de Liberia, la Asamblea se dirigió a la Corte Internacional de Justicia en petición densa opinión consultiva, que fue emitida en sentido contrario a posición de la Asamblea, a saber, que el criterio para determinar cuáles eran los ocho países con mayor flota mercante debían ser únicamente el de la matriculación y que ese criterio objetivo con quedaba a discreción de la Asamblea, la cual no podía dejar de nombrar como miembro de Comité a un país cuya flota mercante estuviera entre las ocho primeras del mundo.<sup>11</sup>

Hoy en día, el Comité de Seguridad Marítima está integrado por todos los miembros de la OMI. Conforme al artículo 28 de la Convención, corresponde a este órgano examinar todas cuestiones que sean competencia de la Organización en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde el punto de vista de seguridad, reglas destinadas a evitar abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos, prescripciones en relación con la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigaciones acerca de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas, y todo aquello que pudiera afectar directamente la seguridad marítima.

Para el cumplimiento de los fines enumerados, el Comité debe estar en estrecho contacto con toda clase de organismos intergubernamentales, que puedan ser útiles, facilitando la coordinación de las actividades en materia de navegación marítima, aviación, telecomunicaciones y meteorología. Cabe señalar que en los últimos veinte años se ha incrementado notoriamente la vinculación de este Comité con organismos no gubernamentales.

El Comité de Seguridad Marítima establecerá el sistema necesario para cumplir las misiones que le asigne la Convención, la Asamblea o el Consejo o que, dentro de lo estipulado en la Convención, puedan serle encomendadas por aplicación directa de cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en ésta.

Al tener presente las disposiciones reglamentarias aplicables, el Comité de Seguridad Marítima, a petición de la Asamblea o el Consejo, o si se considera que esto redundaría en beneficio de su propia labor, mantendrá con otras entidades de la OMI una estrecha relación que cumplimente los objetivos de la Organización.

Asimismo, el Comité someterá a consideración del Consejo los siguientes asuntos:

- a) Propuestas o enmiendas de reglamentaciones de seguridad, que el Comité haya preparado.
- b) Recomendaciones y directrices que el Comité con anterioridad elaboró

<sup>10</sup> *Ibidem*, p. 575

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 576

c) Un informe de la labor desarrollada por el Comité desde la celebración del precedente periodo de sesiones del Consejo.

Resulta importante destacar que el Comité lleva a cabo sus funciones con la ayuda de nueve subcomités; éstos son:

1. Transporte de Líquidos y Gases a Granel
2. Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores.
3. Protección contra Incendios.
4. Radiocomunicaciones en Búsqueda y Salvamento.
5. Seguridad de la Navegación.
6. Proyecto y Equipo del Buque
7. Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesquerías.
8. Normas de Formación y Guardia.
9. Implantación por el Estado de Abanderamiento.

Las propuestas de reglamentaciones relativas a seguridad, en especial a la prevención y control de la contaminación del mar por hidrocarburos, que los miembros hayan presentado, debe someterlas el Comité a consideración de la Asamblea, por medio del Consejo, acompañándolas de sus comentarios o recomendaciones. El Comité debe, además, someter a la Asamblea informes periódicos sobre sus actividades.<sup>12</sup>

Celebra reuniones ordinarias una vez al año; pero puede reunirse con carácter extraordinario cuando lo solicite un mínimo de cinco de los miembros, requiriéndose para las discusiones la mayoría de los miembros. Los miembros de la Organización que estén particularmente interesados en un asunto debatido en el Comité pueden participar, invitados por el Comité, en sus deliberaciones, pero no tienen derecho de voto.

#### 1.3.2.4. El Comité Jurídico.

El Comité Jurídico examinará todas las cuestiones de orden jurídico y legal que sean competencia de la OMI. Es de relativa reciente creación y se ha convertido en una de los órganos más activos y dinámicos de la Organización.<sup>13</sup>

El Comité tomará las medidas necesarias para cumplir las misiones que le asigne la Convención, la Asamblea o el Consejo, o las que, dentro de lo estipulado en el derecho de la Organización, puedan serle encomendadas por la aplicación directa de cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto convencionalmente.

Al tener presentes las disposiciones del artículo 25, el Comité Jurídico, a petición de la Asamblea o del Consejo, o si considera que esto redunde en beneficio de su propia labor, mantendrá con otras entidades una estrecha relación para asimismo promover los objetivos de la Organización.

<sup>12</sup> I COMEAL DIA 1976 P.3

<sup>13</sup> Ibid p.4

### 1.3.2.5. EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO.

El Comité de Protección del Medio Marino está integrado por todos los miembros de la OMI, y examinará toda cuestión que sea competencia de la Organización con respecto a la prevención y control de la contaminación del mar ocasionada por los buques y de modo especial:<sup>14</sup>

a) Desempeñará las funciones que a la Organización puedan serle conferidas por aplicación de convenios internacionales relativos a la prevención y control de la contaminación del medio marino, sobre todo respecto a la aprobación y modificación de reglas u otras disposiciones, de conformidad con lo dispuesto en esas convenciones.

b) Estudiará las medidas que sean apropiadas para facilitar el cumplimiento de los convenios a que se hace referencia en el párrafo anterior.

c) Dispondrá de lo necesario para obtener la información científica, técnica y práctica de cualquier otro orden acerca de la prevención y control de la contaminación del mar causada

por los buques, con el propósito de difundir entre los Estados, especialmente entre los países en desarrollo y, en los casos procedentes, formular recomendaciones y preparar directrices.

d) Promoverá la cooperación con organizaciones regionales que se ocupen de la prevención y control de este problema.

e) Examinará todas las cuestiones que le competen a la Organización y tomará las medidas pertinentes para establecer y fomentar la cooperación con otras organizaciones internacionales acerca de cuestiones relativas al marino ambiente marino.

El Comité de Protección al Medio Marino someterá a la consideración del Consejo:

a) Propuestas de reglas para la prevención y control de la contaminación del mar producida por buques, y las enmiendas a dichas reglas que el Comité haya preparado.

b) Recomendaciones y directrices que el Comité previamente elaboró.

c) Un informe de la labor que el Comité haya efectuado desde la celebración del precedente período de sesiones del Consejo.<sup>15</sup>

### 1.3.2.6. El Comité de Cooperación Técnica.

El Comité de Cooperación Técnica estará integrado por todos los miembros de la OMI. Examinará, según proceda, toda cuestión que sea de la competencia de la Organización, concerniente a la ejecución de los proyectos con fondos fiduciarios proporcionados voluntariamente por las Naciones Unidas, respecto de la cual actuará como organismo ejecutor y colaborador en el campo de la cooperación técnica.

Asimismo, el Comité de Cooperación Técnica fiscaliza el trabajo de la Secretaría en esta materia. Desempeña las funciones que le sean asignadas por la Convención, por la Asamblea o por el Consejo, o cualquier cometido que en el ámbito de aplicación de la misma pueda serle asignado directamente por cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en él.<sup>16</sup>

Habida cuenta de las disposiciones reglamentarias aplicables, el Comité de Cooperación Técnica, a petición de la Asamblea y del Consejo o si considera que ello redundará en beneficio de su propia labor, mantendrá con otras entidades relaciones estrechas que puedan promover los objetivos de la Organización.

En lo que concierne a actividades de cooperación técnica resalta por su actualidad y contenido el programa de Cooperación Técnica Internacional. Este programa que abarcó de 1994 a 1996, fue aprobado por el Comité de Cooperación Técnica en Noviembre de 1993, con un fondo de 40'874,000 dólares. De este total, 15'259,000 dólares estuvieron destinados a proyectos en Asia; 8'145,000 para llevar a cabo planes en la Zona del Caribe; 4'107,000, en la Zona de Europa/Mediterráneo y 3'745,000 en África.

#### 1.3.2.7. Comité de Facilitación.

No se encuentra señalado en el Convenio pero se constituyó en mayo de 1972 como un órgano auxiliar del Consejo y se ocupa de la labor que lleva a cabo la OMI para eliminar los trámites innecesarios que resulten ser excesivos en el ámbito del tráfico marítimo internacional.

En éste Comité de Facilitación pueden participar todos los Estados Miembros de la Organización.<sup>17</sup>

#### 1.3.2.8. La Secretaría.

Es un órgano de carácter permanente y con funciones técnicas y administrativas. Está compuesta por el Secretario General, un Secretario General Adjunto, un Secretario del Comité de Seguridad Marítima y el personal de la Secretaría. Las Funciones de este órgano están encomendadas al Secretario General, que es ayudado en su realización por el personal.

La Asamblea, el Consejo y el Comité de Seguridad Marítima pueden atribuirle cualesquiera funciones en el ámbito de competencia de la OMI. Substancialmente la Secretaría llevará todos los registros que se precisen para la eficiente realización de las funciones de la Organización; además prepara, reunirá y distribuirá los escritos, documentos, órdenes del día, actas y datos informativos que resulten necesarios para el trabajo de la Organización. Debe mantener al día los archivos generales de la OMI; preparar un proyecto de presupuesto anual para el Consejo, así como un estado de cuentas para someterlo al mismo Consejo e informar acerca de las actividades de la OMI a cada uno de sus miembros.

<sup>16</sup> ibi p. 4

<sup>17</sup> ibid p. 4

El *Secretario General* asumirá cualquier otra función que pudiera asignarle la Convención, la Asamblea o el Consejo. El señor William A. O'Neil, originario de Canadá, es el actual *Secretario General* de la Organización. Cabe mencionar que desde el 1 de Enero de 1990 ha desempeñado dicho cargo, siendo reelegido en dos ocasiones.

A continuación se presenta la relación de funcionarios internacionales que han llegado a ocupar dicho puesto:

---

Ove Nielsen (Dinamarca)	1959-1961
William Graham (Secretario General Interino)	1961-1963
Jean Roullier (Francia)	1964-1967
Colin Goad (Reino Unido)	1968-1873
Grandrika Prasad Srivasta (India)	1974-1989
William O'Neil (Canadá)	1990-1998

---

La Convención de la OMI también señala el carácter internacional de los funcionarios de la Secretaría y la consiguiente obligación de los miembros de respetar el carácter exclusivamente internacional de las funciones del *Secretario General* y del *personal*.

#### 1.4. ASPECTOS ORGANICOS COMPLEMENTARIOS.

##### 1.4.1 CUESTIONES FINANCIERAS.

Por lo que respecto a las Finanzas o el Presupuesto de la OMI destaca lo que a continuación describo:

Cada miembro sufragará los gastos originados por los emolumentos, viajes y otras causas, de la delegación que, representándole, asista a las reuniones celebradas por la Organización.

Salvo un acuerdo al respecto entre esta Organización y las Naciones Unidas, la Asamblea examinará y aprobará el presupuesto. La Asamblea, teniendo en cuenta las proporciones del Consejo, prorrateará el importe de los gastos entre todos los Miembros, conforme a una escala que será fijado por ella.

En cuanto al estado financiero durante 1996-1997, el presupuesto ordinario aprobado para la Organización Marítima Internacional ascendió a un total de 36'612,200 libras esterlinas.

Lo aportado al presupuesto de la OMI está basado en mecanismos distintos a los que se utilizan para otros organismos de los Naciones Unidos. La distribución que aporta cada miembro depende del tonelaje de su flota mercante.

Los 10 principales contribuyentes en 1996 fueron los que presentamos a continuación,

señalando que las cifras indican la cantidad pagadera y el porcentaje del presupuesto total que representa dicho monto:<sup>18</sup>

MIEMBRO CONTRIBUYENTE	MILLONES DE LIBRAS ESTERLINAS	%
1.Panamá	2.0	11.65
2.Liberia	1.8	10.62
3.Japón	1.1	6.47
4.Grecia	0.9	5.74
5.Estados Unidos	0.7	4.60
6 Chipre	0.7	4.37
7.Noruega	0.7	4.29
8.Bahamas	0.7	4.34
9.Federación Rusa	0.6	3.79
10.China	0.5	3.02

#### 1.4.2. Votación.

Respecto al sistema de votación, éste se encuentra regulado por la Convención, específicamente en el artículo 57, el fue señal que, salvo disposición expresa, en otro sentido que pueda figurar en la Convención o en cualquier acuerdo internacional que asigne funciones a la Asamblea, el Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección de Medio Marino o el Comité de Cooperación Técnica; la votación en éstos órganos estará regida por las disposiciones siguientes:

a) Cada miembro tendrá un voto.

b) Las decisiones se tomarán por mayoría de los Miembros presentes y votantes, y aquellas para los cuales se necesite una mayoría de dos tercios de los miembros presentes.

#### 1.4.3 La Sede

El artículo 58 de la Convención estipula que la sede de la Organización se establecerá en Londres. Empero, la Asamblea podrá, por el voto de la mayoría de dos tercios, si fuera necesario, establecer la sede de la Organización en otro lugar. Asimismo, la Asamblea y el Consejo pueden, si así lo juzgasen indispensable, reunirse en un lugar diferente de la sede.

#### 1.4.4 Enmiendas e Interpretación.

Los textos de los proyectos de enmiendas a la Convención serán comunicados a los Miembros por el Secretario General, con seis meses por lo menos de anticipación de acuerdo como lo

<sup>18</sup> Ibid. p 6 Las contribuciones para 1997 y 1998 son prácticamente las mismas que para 1996 en los casos de los 18 países mencionados en este cuadro



considere la Asamblea. Las enmiendas serán adoptadas por la mayoría de dos tercios de votos, excluidos los miembros asociados. Doce meses después de su aceptación, la Enmienda entrará en vigor para todos los integrantes. Si en el transcurso de los 60 primeros días de este período de 12 meses, una persona notifica que se retira a causa de una Enmienda, ésta tendrá efecto, no obstante lo dispuesto en el Artículo 73 de la Convención, en la fecha en que la misma inicie su vigencia.

Las declaraciones o aceptaciones previstas en el párrafo anterior deberán ser comunicadas por instrumento al Secretario General para su depósito en las Naciones Unidas, notificándoles a los Miembros de la recepción del mismo, además de informar la fecha en que la Enmienda entrará en vigor.

Todo lo relativo a la Interpretación, se encuentra señalado en los artículos 69 y 70 de la Convención como a continuación se describe:

El artículo 69 señala que cualquier cuestión o litigio que pueda surgir respecto de la interpretación o aplicación de la Convención será remitido a la Asamblea para que ésta resuelva, o bien solucione

todo aquello que los litigantes puedan acordar; que nada de lo ahí dispuesto impedirá a ningún órgano de la Organización zanjar cualquiera de las cuestiones que puedan surgir estando en cumplimiento de su mandato.

Por su parte, el numeral 70 preceptúa que toda cuestión legal que no pudiera ser resuelta por los medios indicados en el artículo 69 será sometida por la Organización a la Corte Internacional de Justicia, para dictamen consultivo, conforme a lo dispuesto en el Artículo 96 de su propio Estatuto.

## 1.5. PRINCIPALES ACTIVIDADES, PROGRAMAS Y CONTRIBUCIONES DE LA OMI.

### 1.5.1. Las Actividades

Las actividades de la OMI son susceptibles de agrupación en dos grandes rubros:

A. La facilitación de transporte marítimo. En este campo hay que mencionar: el establecimiento de un grupo de trabajo, que formó tres subgrupos, con el propósito de estudiar la forma de facilitar el transporte de pasajeros y mercancías, analizando las diversas dificultades que el transporte marítimo plantea, para llegar a una conversión internacional al respecto; la revisión del código internacional de señales de 1931, emprendida por la Organización para modernizarlo y verterlo a siete idiomas; el estudio de la medición del tonelaje, emprendido por un grupo de trabajo del Subcomité sobre medición del tonelaje, que facilitaría la adopción de la Convención de 1969, etc.

B. La seguridad en la navegación marítima. El extraordinario aumento que ha experimentado tanto el número de barcos como su tonelaje, ha complicado mucho la navegación marítima haciendo más importante todavía la adopción de medidas tendientes a garantizar la seguridad de la navegación. Como lo veremos a detalle más adelante, la OMI ha promovido la instauración de numerosas convenciones sobre tópicos diversos, como las normas para la prevención de colisiones en el mar, la convención sobre la seguridad de la vida humana en el

mar, el transporte de mercancías peligrosas, la prevención de la contaminación del medio marino, la estabilidad y compartimentación de los barcos, etc.

### 1.5.2. Códigos y Recomendaciones<sup>12</sup>

La OMI por medio de sus miembros origina una serie de Tratados y Convenciones o Convenios Internacionales que buscan prevenir y contener la contaminación marina, proteger la vida humana y conservar las propiedades del mar. Para ello se han establecido una serie de criterios que ayuden a evitar los daños, siendo una de estas medidas la restricción del tamaño de los tanques de lastre segregados además de su ubicación.

La OMI aparte de sus convenios y tratados adopta también numerosos instrumentos como son: los códigos y las recomendaciones que aprueba la Asamblea, el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección al Medio Marino; estos últimos no son de carácter vinculante; obviamente, se espera que los Estados Miembros los apliquen como disposiciones ya establecidas, aunque no están obligados a hacerlo.

En el siguiente listado aparecen algunos de los Códigos y Recomendaciones más importantes, indicando la materia y el año en el que fueron aprobados:

#### A. TRANSPORTACION MARITIMA

- Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDE, 1965).
- Reglas de la OMI para el transporte de grano (1969).
- Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (1973).
- Recomendaciones para el uso seguro de los plagicidas en los buques (1980).
- Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (1981)
- Recomendaciones sobre el transporte, la manipulación y el almacenamiento sin riesgos de sustancias peligrosas en zonas portuarias (1983).
- Código Marítimo Internacional para el transporte seguro de cereales a granel (1990).
- Código de Prácticas de Seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (1991).
- Código de prácticas de Seguridad para buques que transporten madera (1991)
- Código de Prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (1991)

## B. TECNOLOGIA MARINA:

- Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (1971).
- Código de prácticas acerca de exactitud de información sobre estabilidad para buques pesqueros (1973).
- Código de seguridad para pescadores y para buques pesqueros (1974).
- Código para la construcción y el equipo de los buques que transporten gases licuados a granel (1975).
- Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel (1975).
- Código para naves de sustentación dinámica (1977).
- Código de seguridad de embarcaciones de tipo innovador (1977).
- Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación para el mar (1979 y 1980).
- Código de seguridad para buques mercantes nucleares (1981).
- Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques (1981).
- Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transportan gases licuados a granel (1983).
- Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (1983).
- Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (1983).
- Directrices para realizar los reconocimientos exigidos en el protocolo de 1978 relativo al SOLAS, el Código internacional de químicos y el Código internacional de gaseros (1985).
- Código Internacional de seguridad para las naves de gran velocidad (1994).
- Código de seguridad para sistemas de buceo (1995).
- Código de alarmas e indicadores (1995).
- Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buque regidos por los instrumentos de la OMI. (1996).

**C. MEDIO MARINO:**

- Directrices y especificaciones relativas a los dispositivos de vigilancia y control de las cargas de hidrocarburos para los petroleros (1971).
- Recomendaciones sobre especificaciones internacionales y ensayo para los equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros (1977).
- Recomendaciones sobre Normas Internacionales relativas a afluentes y directrices sobre pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (1977).
- Recomendaciones relativas a la instalación de equipo separador de agua e hidrocarburos de conformidad con el MARPOL 73/78 (1979).
- Especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (1979).
- Directrices para realizar Recomendaciones acordes con el Anexo I del MARPOL 73/78 (1983).
- Manual sobre la contaminación química (1987).
- Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos las partes I, II, III y IV (se han publicado por separado en distintas fechas).
- Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (1993).
- Directrices OMI/PNUMA sobre aplicación de los dispersantes.

**D. NAVEGACION:**

- Recomendaciones sobre Principio Básicos y Directrices para las guardias de navegación (1973).
- Sistemas de adquisiciones de datos oceánicos (1973).
- Vocabulario normalizado de navegación marítima(1977).
- Organización de tráfico marítimo (1978).
- Codigo Internacional de señales (1985)
- Recomendaciones sobre prescripciones generales relativas a las ayudas electrónicas a la navegación (1985).

- Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (1970).
- Manual de la OMI de búsqueda y salvamento (1980).
- Manual de la Supervivencia en aguas frías (1981).
- Código de prácticas para la evaluación, la prueba y la aceptación de prototipos de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador (1983).
- Recomendaciones sobre la prueba de los dispositivos de salvamento (1983).<sup>20</sup>

#### E. RADIOCOMUNICACIONES:

- Recomendaciones sobre radiobalizas de las localizaciones de siniestros (1973).
- Recomendaciones sobre las estaciones radiotelefónicas de ondas métricas que deberán llevar los buques (1975).
- Servicio mundial de radioavisos náuticos (1979).
- Reglas para el uso apropiado de los canales de ondas métricas en el mar(1981).

#### F. FORMACION Y TITULACION:

- Recomendaciones sobre la formación y competencia de la oficialidad y la tripulación de buques que transportan productos químicos peligrosos o nocivos a granel (1963).
- Documento OMI/OIT (guía para capacitar a la gente de mar).
- Formación de los oficiales y marineros responsables de la manipulación de la carga a bordo de los buques que transportan sustancias peligrosas y potencialmente peligrosas, en forma sólida, a granel o en bultos (1983).
- Documento FAO/OIT/OMI (guía para la formación de pescadores) (1988).
- Código Internacional de gestión de la seguridad (CGS, 1993).<sup>21</sup>

#### 1.5.3. Contribuciones a la Academia e Investigación

Dentro de los aportes relevantes que ha proporcionado la OMI, en su empeño por la creación

---

<sup>20</sup> Ver el p. 23

<sup>21</sup> Ver el p. 24

de instituciones de carácter técnico-académico y universitario, tenemos las siguientes:

a) La Universidad Marítima Mundial (UMM). Con sede en Malmo, Suecia. Se fundó en 1983 para capacitar al personal de abordaje de los buques, preferentemente al de los siete países en desarrollo que no tienen escuelas náuticas o instituciones similares.

La UMM ha establecido centros regionales en diversos países con el fin de facilitar la enseñanza en los respectivos idiomas y hacer menos oneroso el aprendizaje; estos centros operan ya en Argelia, Argentina, Brasil, Costa de Marfil, China, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Ghana, India, Marruecos y México (con sede en Tampico, Tamaulipas) donde se imparten los mismos cursos que en la UMM.

Cabe mencionar que en diciembre de 1993 se graduaron 87 estudiantes procedentes de 114 Naciones, y para 1995 obtuvieron títulos en ella 1051 estudiantes procedentes de 224 países.

b) Academia Marítima Mundial (AMM). Establecida en Trieste, Italia, desde 1988 con la finalidad de capacitar al personal nacional de los Estados y de crear la infraestructura marítima viable que los países en desarrollo requieren para su comercio exterior y su crecimiento económico; del mismo modo estos cursos tienen como propósito lograr la adopción de Convenios, Protocolos, Recomendaciones, Códigos y Manuales de la OMI.

c) Centro de Estudios Marítimos Internacionales (CEMI). Se encuentra en "La Valetta", Malta, desde 1989 y entre sus funciones está la de formar personal en el área de derecho marítimo tan necesario en los países en desarrollo. Con este centro se llena un importante vacío que por muchos años fue difícil de cubrir; no obstante, hay países como Argelia y México en donde se enseña dicha cátedra en carreras de Derecho o Relaciones Internacionales. Hasta la fecha, del CEMI se han matriculado 82 estudiantes.<sup>22</sup>

Asimismo, la OMI lleva a cabo algunas actividades formativas que le permiten englobar la mayoría de asuntos relacionados con el transporte marítimo. Tal es el caso de especialidades que se imparten sobre: las normas para el diseño, construcción y equipamiento de barcos; requisitos y procedimientos para revisión, inspección y certificación de éstos con su respectivo equipo; normas y procedimientos para el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas y de cargas a granel; y fijación de criterios para descargas; entre otros.

#### 1.5.4. Convenios Internacionales.

Para alcanzar sus objetivos, la OMI estimula la adopción de convenios y protocolos internacionales, actualmente la mayor parte de ellos están en vigor, y constituyen el pilar fundamental del derecho del mar y del derecho internacional marítimo.<sup>23</sup>

Los Convenios y Protocolos internacionales, que a la fecha suman más de cuarenta son instrumentos jurídicos vinculantes ya que sus disposiciones son implementales y complementadas por todos los Estados que los suscriben.

<sup>22</sup> Guía Mundial (1999), p. 121

<sup>23</sup> M. S. ARAYA VIZQUEZ "Derecho Internacional Público" p. 6

A reserva de que los más relevantes serán analizados con más detalle en el Capítulo III de la presente tesis, mencionaré a continuación a nivel enunciativo los instrumentos jurídicos que ha promovido la OMI.

#### A. SEGURIDAD.

- Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (SOLAS).
- Protocolo de 1978, en su forma enmendada.
- Convenio Internacional sobre líneas de carga. 1966
- Convenio Internacional sobre arqueo de buques, 1969.
- Acuerdo sobre buques de pasaje que presten servicios especiales, 1971, y Protocolo de 1973.
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada.
- Convenio Internacional para la seguridad de los contenedores, 1972, en su forma enmendada.
- Convenio Constitutivo y Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), 1976.
- Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros 1977.
- Convenio Internacional sobre las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada.
- Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979.

#### B. Prevención de la Contaminación.

- Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969.
- Convenios sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias. 1972, en su forma enmendada.
- Convenio Internacional para prevenir la contaminación de los buques, 1973, en su forma modificada por el protocolo de 1978, en su forma enmendada (MARPOL 73-78)
- Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la

**contaminación por hidrocarburos, 1990.<sup>24</sup>**

**C. Responsabilidad e Indemnización.**

**-Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños provocados por la contaminación de hidrocarburo, 1969.<sup>25</sup>**

**-Protocolo, 1976.**

**-Protocolo, 1984.**

**-Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971.**

**-Protocolo, 1976.**

**-Protocolo, 1984.**

**-Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974.**

**-Protocolo, de 1976.**

**-Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materias nucleares, 1971.**

**-Convenio sobre limitación de responsabilidad por reclamación de derecho marítimo de materias nucleares, 1971.**

**-Convenio sobre la limitación de responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo.**

**D. Supresión de Actos Ilícitos y otros asuntos.**

**-Convenio sobre facilitación del tráfico Marítimo Internacional, 1965, en su forma enmendada.**

**-Convenio para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988.**

**-Protocolo para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas emplazadas en la porción de lecho marino que bordea los continentes, 1988.**

**-Convenientes Internacionales sobre salvamento marítimo, 1989.**

<sup>24</sup> OCM. CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE CONTAMINACION DEL MAR, 1982, P. 19-21.

<sup>25</sup> OCM (1969) XI. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969.



## F. Derecho del Mar.

### - La conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (III CONFEMAR)

Dentro de las innumerables contribuciones jurídicas internacionales que ha realizado la Organización Marítima Internacional se encuentra a CONFEMAR, por la cual se constituyó el marco normativo y regulatorio del mar y se establecen las bases de una verdadera cooperación científica y tecnológica marítima de la sociedad mundial.

A través de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones y debido a las cuantiosas recomendaciones, se llevó a cabo la celebración de esta magna Conferencia. posteriormente se realizaron fueron cuatro convenciones abiertas a firma; las cuales fueron:

=Convención sobre el Mar Territorial y la Zona contigua.

=Convención de Alta Mar.

=Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de Alta Mar.

=Convención sobre Plataforma Continental.

#### 1.5.5 RELACIONES DE LA OMI CON OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES.

La Organización Marítima Internacional, debido a los innumerables campos de trabajo que abarcar debe necesariamente mantener nexos con un sinnúmero de organismos dentro y fuera del sistema de las Naciones Unidas. Como lo señalamos anteriormente, la relación con organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales y no gubernamentales (ONG) se fundamenta y define en el propio Convenio Constitutivo de la OMI y comprende los artículos del 59 al 63.

Según se desprende del artículo 59 del Convenio y de conformidad con el artículo 57 de la Carta la organización estará vinculada a las Naciones Unidas, de conformidad con el Artículo 57 de la Carta de San Francisco, como organismo especializado en la esfera del tráfico marítimo y con sus efectos correspondientes en el medio marino; dicha vinculación se establecerá mediante un acuerdo con las propias Naciones Unidas.

El artículo 60 del Convenio constitutivo de la OMI señala que ésta colaborará con cualquiera de los organismos especializados de las Naciones Unidas en todo asunto que pueda ser de interés común para ambas y para la consideración de estos asuntos procederá de acuerdo con el organismo especializado interesado.

Asimismo, la Organización podrá, dentro de la esfera de sus posibilidades, celebrar los acuerdos adecuados para consulta y colaboración con las organizaciones internacionales no gubernamentales (artículo 62).

Destaca por su contenido el artículo 63 que a la letra dice:

"Sujeto a la aprobación de la Asamblea, resuelto por mayoría de dos tercios de votos, la Organización podrá tomar a su cargo, de cualquier otra Organización Internacional Gubernamental o no, aquellas funciones, recursos y obligaciones que estén dentro de sus resoluciones, las cuales pueden ser transferidas a la misma en virtud de convenios internacionales mutuamente satisfactorios por las autoridades competentes de las respectivas organizaciones interesadas. La Organización igualmente podrá asumir todas las funciones administrativas que entren en sus finalidades y que hayan sido confiadas a un Gobierno, según los términos establecidos por un instrumento internacional."<sup>26</sup>

-UNCTAD. La relaciones que la OMI sostiene con los diferentes organismos internacionales son básicamente de cooperación de intercambio, de información y de desarrollo de actividades afines a las que realiza. La relación que existe con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) se concentra en el aumento de la participación del mundo subdesarrollado en los asuntos marítimos internacionales básicos.

Asimismo, en la Conferencia se ventilan diversos conflictos que en ocasiones son presentados ante los órganos correspondientes, y que han podido ser resueltos a través de la cooperación entre primero, segundo y tercer mundos. Lo cierto es que la UNCTAD fue y es un foro para expresar los intereses de los países en desarrollo en materia de navegación marítima.

Para efectos de mayor compensación ya nivel indicativo, a contaminación se enuncia la labor vinculativa esencial que lleva a cabo la OMI con organizaciones específicas especializadas del sistema de Naciones Unidas.

-UNESCO. El vínculo con la Organización de las Naciones Unidas para la Educación la ciencia y la Cultura se ha llevado a cabo por los múltiples proyectos científicos que se desarrollan para la consecución de las finalidades de la OMI, así como los proyectos educativos que se imparten en relación con la actividad marítima que contribuye a la capacitación de la gente del mar. La interacción de universidades e instituciones a nivel mundial, es solo una muestra de los resultados logrados a través de la vinculación OMI-UNESCO.

-OMM. El enlace con la Organización Meteorológico Mundial es fundamental e imprescindible debido a la necesidad de mantenerse constantemente informado del estado del tiempo para garantizar la seguridad marítima. Ambas organizaciones desarrollan programas conjuntivos para operar estaciones de monitoreo y de medición en aguas nacionales e internacionales, que facilitan y garantizan el mejor desempeño de mejor navegación marítima mundial.

-OMS. Con la Organización Mundial de la Salud se da una estrecha conexión debido a razones de sanidad que son propias de la navegación y el transporte marítimos, además de todo lo relacionado con la investigación de enfermedades inherentes a los trabajadores marítimos y al trabajo en el mar.

-UIT. La Unión Internacional de Telecomunicaciones tiene una naturaleza vital en toda maniobra marítima. Ambos organismos desarrollan programas avanzados en materia de telecomunicaciones y han producido también importantes convenios internacionales como por ejemplo, se ha normado en 1981 sobre el uso de los canales de ondas métricas en el mar, o el instrumento que establece en 1979 el Servicio Mundial de Radioavisos Náuticos.

-UPU. Con la Unión Postal Universal existe relación debido a la necesidad de la comunicación postal en las diferentes actividades que la Organización Marítima Internacional lleva a cabo.

-FAO. Con la Organización de las Naciones para la Agricultura y la Alimentación se tiene una relación sustancial por el transporte marítimo de alimentos y mercancías; por la necesidad de resolver problemas de cooperación técnica como el traslado vía acuática de productos perecederos; y por garantizar la seguridad en el mar.

-OACI. La relación básica con la Organización de Aviación Civil Internacional, radica en las normas que denoten corresponsabilidad con la inmigración, las aduanas y reglamentos de seguridad. Ambas organizaciones se coordinan perfectamente en casos de siniestros y accidentes en el ámbito marítimo-aereo.

-PNUMA. Son numerosos y crecientes los asuntos que articular a la OMI, con el programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente. La conservación ecológica del medio marino es tarea prioritaria para ambas organizaciones. Mencionemos una de las contribuciones que la OMI ha logrado con la creación de programas como el Earthwatch que se divide en tres rubros: el Sistema de Monitoreo Ambiental Global ( GEMS Global Environmental Monitoring System), el cual se encarga del suministro de información del clima, la atmósfera, los océanos, los recursos terrestres renovables, la contaminación que se produce en las fronteras y todas las consecuencias y todas las consecuencias dañinas a la salud. También está el INFOTERRA, programa que asiste a gobiernos, industrias e investigadores por conseguir datos sobre instituciones y expertos que en él participan ( 139 países). Finalmente tenemos el Registro Internacional de Productos Químicos Potencialmente Tóxicos ( IRCPT Internacional Register on Potencial Toxic Chemicals), con el cual se hace un trabajo de ordenamiento de los productos químicos identificados como tóxicos y establece sistemas propios para su uso. Información más pormenorizada sobre el PNUMA y su vinculación con la OACI, la encontraremos al inicio al inicio del próximo capítulo de la presente investigación al grado.

## CAPITULO 2

ORGANISMOS Y CONFERENCIAS INTERNACIONALES  
ESPECIALIZADOS EN LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO

## 2.1. ORGANISMOS INTERNACIONALES

## 2.1.1. EL PROGRAMA DE NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE (PNUMA).

## A. ANTECEDENTES:

Antes de la celebración de la Conferencia de Estocolmo, el concepto de "medio ambiente" sólo era usado como el enunciado de programas internos de gobierno. Posteriormente, acontecimientos importantes en el tema de la preservación del medio ambiente fueron: la cabal comprensión del término, el conocimiento de los daños ocasionados en el mismo por la acción humana y la internacionalización de los programas tendientes a su preservación.

El origen de la Conferencia de Estocolmo se encuentra en la necesidad de un conocimiento más preciso del mundo, la variedad de sus tierras y aguas y el conocimiento de los hábitats existentes. Con la celebración del Año Internacional de Geofísica (1957-1958) se presta un fuerte impulso a las tareas de mejoramiento ambiental. Asimismo, de 1964-1974 se celebró el Programa Biológico Internacional que sirvió para el estudio de la productividad biológica y el bienestar humano.

En el último decenio del siglo XIX y primeros años del XX existieron movimientos que se ocupaban de la administración de los recursos naturales y de los monumentos históricos; de los primeros tenemos como ejemplo las sociedades nacionales de silvicultura y agricultura, en tanto que los segundos eran fomentados por agrupaciones como la sociedad Moscovita de Investigadores de la Naturaleza, la Nacional Audubon Society, el Wilderness Society, el Sierra Club, el National Trust y otras sociedades que conforman ahora la Fédération Française de Protection de la Nature y además Asociaciones sobre la misma materia en la República Federal de Alemania, Países Bajos, Suecia y Suiza.<sup>27</sup>

El decenio de 1950 a 1960, se demostró qué puede ser la devastación por la mala administración de los recursos y su degradación con acontecimientos como la contaminación del aire en Londres y Nueva York entre 1952 y 1966; los casos mortíferos de intoxicación con mercurio en Minimata y Niigata entre 1953 y 1965; la disminución de la vida acuática en algunos de los Grandes Lagos norteamericanos; la mortandad de aves causada por la contaminación petrolera ocurrida debido al naufragio del buque tanque Torrey Canyon en 1967. Estos hechos demostraron la situación peligrosa en la que se encontraba el hábitat del hombre y como él mismo con sus actividades alteraba la concentración de ozono en la estratósfera y generaba muchas otras formas de contaminación.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> PNUMA, EL ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE, p.7-9 1972-1974

<sup>28</sup> Ibíd. p.2

Con los antecedentes expuestos, los representantes de los países desarrollados asistieron a la Conferencia de Estocolmo, sabiendo la necesidad de llevar a cabo un programa mundial de protección tomando medidas necesarias para disminuir los daños ocasionados a la salud humana y el deterioro de los habitats de flora y fauna que existen el planeta.

A los países ricos les preocupaba ver disminuida la productividad en las industrias debido a las medidas que se tomarían para prevenir el exceso de polución, por esto ya se sentía necesario hacer una buena planificación, con los debidos programas de crecimiento, y buscar el mejor uso de la energía de los combustibles no renovables como los hidrocarburos.

La Conferencia de Estocolmo se esperaba con expectación para auspiciar una campaña mundial que pusiera remedio a la excesiva contaminación que se producía en el planeta, y ejecutar planes que buscaran renovar los elementos de la naturaleza, cuando esto fuera posible, porque por lo regular los daños provocados a los ecosistemas son generalmente irreversibles.

La preocupación de los países subdesarrollados respecto al medio ambiente, era un tema que éstos dejaban en manos de los países desarrollados porque lo que básicamente buscaban era que les prestaran ayuda estableciendo programas de cooperación que sustentaran planes de prevención. Este grupo de países acuñó el término "ecodesarrollo", que describe el proceso de desarrollo con adecuadas bases ecológicas.

La Conferencia de Estocolmo fue el punto de partida para plantear los problemas ambientales, estudiarlos y poder empezar a planear cómo resolverlos. Para el principio de los años 70 los organismos de las Naciones Unidas, como FAO, OMS, UNESCO, OIEA, OMM Y OMI habían comenzado programas referentes a los problemas ambientales, y del mismo tuvieron un papel importante en este campo las comisiones económicas regionales, la OCDE, el Consejo de Asistencia Económica y Mutua (CAEM) y la Comunidad Económica Europa.<sup>19</sup>

Así las cosas, en 1968 se convocó a una Conferencia y con ésta la Asamblea General de las Naciones Unidas en el tercer período de sesiones tomó la recomendación del Consejo y bajo la resolución 2398(XXIII) se convocó para 1972 a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano.

En el vigésimo cuarto período de sesiones y bajo la resolución 2581 (XXIV), se llegó a un medio práctico para el fomento de las actividades de gobiernos y organizaciones internacionales dirigidas a proteger el medio ambiente e incrementar la cooperación para corregir el daño a la naturaleza.

En un segundo período de sesiones se efectuó un examen de la contaminación del mar, su vigilancia y supervisión, el cuidado y límite en las descargas de sustancias contaminantes, así como el intercambio de información sobre técnicas desarrolladas respecto a la polución marina.<sup>10</sup>

20 Ecol. p. 78

10 Ec. p. 10-11

El tercer período se efectuó también en Nueva York del 13 al 24 de septiembre de 1971 donde la Comisión Preparatoria atendió la marcha del proyecto de declaración y finalmente en el cuarto período llevado a cabo del 6 al 17 de marzo de 1972 en la misma urbe, se discutieron las acciones internacionales tendientes a la creación de organizaciones de alcance mundial como es el caso del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

## B. ESTRUCTURA.

Posteriormente a la realización de un profundo examen de prioridades ambientales, se decidió crear un organismo internacional facultando para coordinar y estimular los programas ambientales de manera racional para detener el deterioro ambiental; de forma que con el acuerdo recogido en la resolución 2997 de la XXVII Reunión de la Asamblea General de las Naciones del 15 de diciembre de 1972, se crearon, el Consejo de Administración, la Secretaría del Medio Ambiente, y el Fondo para el Medio Ambiente, que son los órganos del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

### i) EL CONSEJO DE ADMINISTRACION:

Está compuesto por 58 miembros que son elegidos por la Asamblea General para un período de 3 años. Le fue encomendado el continuo estudio de las condiciones ambientales en todo el mundo y recabar en lo posible el conocimiento y control global es de los fenómenos ambientales que afectan a la humanidad, y del mismo modo orientar en el aspecto ambiental a los órganos nacionales e internacionales que elaboran programas ecológicos para preservar el entorno.

Entre los objetivos principales de éste órgano se encuentra el de fomentar la cooperación internacional, así como hacer recomendaciones y examinar los informes del Director Ejecutivo, el elaborar estudios acerca de los problemas ambientales mundiales, así como examinar y aprobar el presupuesto en cada período.

### ii) SECRETARIA DEL MEDIO AMBIENTE.

Se forma por 58 miembros que son elegidos por la Asamblea General por términos de tres años en base a la siguiente distribución:

- a) Dieciséis asientos para Estados Africanos.
- b) Trece asientos para Estados Asiáticos.
- c) Seis asientos para Estados Europeos Orientales.
- d) Diez asientos para Estados Latinoamericanos.
- e) Trece asientos para Estados Europeos Occidentales y otros.<sup>31</sup>

### iii) EL FONDO PARA MEDIO AMBIENTE.

El Fondo para el Medio Ambiente se creó para suministrar el financiamiento necesario a los programas para el mejoramiento del medio ambiente a nivel mundial y para controlar globalmente los problemas ambientales que afectan a la humanidad.<sup>32</sup>

#### C. OBJETIVOS Y PROYECTOS.

En 1973 durante el primer período de sesiones en Ginebra, Suiza se establecieron los objetivos generales de la política del PNUMA que son a la fecha:

- Mejorar los conocimientos técnicos-científicos a través del estudio interdisciplinario de los sistemas ecológicos naturales y artificiales que buscan la ordenación de los recursos de la biosfera y proteger el bienestar humano y de los ecosistemas.
- Favorecer y originar un enfoque de planeación y ordenación del desarrollo de recursos naturales de la biosfera y proteger el bienestar humano en su integridad y sus ecosistemas.
- Buscar y propiciar un enfoque de planeación y ordenación del desarrollo tomando en cuenta el uso de los recursos naturales.
- Prestar ayuda a los países en desarrollo para resolver sus problemas ambientales, auxiliarlos en la búsqueda de recursos financieros para satisfacer sus necesidades de asistencia en diferentes aspectos como lo son: asistencia técnica, de educación y capacitación.<sup>33</sup>

Los proyectos que el PNUMA realiza tiene un equilibrio en su distribución geográfica dividida por regiones, para ello se ubican representantes del PNUMA en las zonas que son seleccionadas estratégicamente y apoyadas por asesores especializados según la región que se trate.

Para facilitar la cooperación y sincronización de las actividades de salvamento en asuntos ambientales se tiene una coordinación con los otros organismos de las Naciones Unidas a través de una instancia que se denomina junta de Coordinación para el Medio Ambiente.(JCMA)

La Organización de la labor del PNUMA se constituye de:

- a) La evolución ambiental. Esta se lleva a cabo con la vigilancia mundial, la cual consiste en un proceso dinámico de evaluación del ambiente de forma global, buscando soluciones a los problemas.
- b) La coordinación del medio ambiente, incluido el derecho ambiental. El interés del ordenamiento ambiental es el de ligar los aspectos económicos, sociales y políticos, con el fin de abarcar

<sup>32</sup> Ibid p. 11

<sup>33</sup> Ver: UNEP A/CONF.2/PNUMA/F.1/1991

c). Las medidas de apoyo, educación ambiental, capacidad ambiental, información y asistencia técnica. Es de gran importancia la capacidad del personal que desempeña funciones de asesoría para que puedan tener criterios correctos y cumplir debidamente la evaluación y ordenación del medio ambiente y de la misma forma, la técnica es necesaria para apoyar a los países en desarrollo.

También se lleva a cabo un magno proyecto de Vigilancia Mundial, el cual supone recurrir a un amplio campo de información que se realiza por conducto de tres centros de actividad del PNUMA: el Sistema Mundial de Vigilancia del Medio Ambiente (SIMUVIMA), el sistema Internacional de Consultas (INFOTERRA), y el Registro Internacional de Productos Químicos Potencialmente Tóxicos (RIPQPT), el cual prepara su propio banco de datos para prestar ayuda a nivel mundial.<sup>33</sup>

Con respecto a las acciones llevadas a cabo por el PNUMA en materia del Derecho Internacional del Medio Ambiente, el 25 de mayo de 1977 el Consejo de Administración creó el Grupo de Expertos en Derecho Ambiental. En 1983, este mismo Consejo fue encargado de la tarea de elaborar principios y directrices del impacto ambiental que se registrara en todo el mundo cada año.

Este programa ha tenido gran influencia con relación a Tratados y Convenios internacionales en la materia logrando resultados relevantes. Por ejemplo tenemos la *Convención de Comercio Internacional de Especies amenazadas de la Flora y Fauna Silvestres (CITES)*; también en acuerdo con la organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), se está preparando un *Convenio Internacional para la conservación y utilización razonable de la biodiversidad biológica*.

Hablando del aspecto de la deforestación y degradación de bosques, el PNUMA de acuerdo con otras organizaciones, algunas no gubernamentales, y en consonancia con entidades que son afines con las actividades de la *Organización Internacional de las Maderas Tropicales*, formuló un *Plan de Acción para combatir la desertificación* que tuvo su aprobación en 1977.<sup>34</sup>

Por otra parte, en lo relacionado al agotamiento de la *capa de ozono*, esta Organización desarrolló actividades de acuerdo con la *Organización Mundial de Meteorología (OMM)*, las cuales concluyeron en el *Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono* que fue aprobado en marzo de 1985, así como el *Protoco de Montreal de 1988*.

Igualmente, en el período de 1974-1994 el PNUMA obtuvo importantes resultados como: la *limpieza del Mar Báltico*, y las *zonas del Mar Mediterráneo*, la *Convención de Basilea en 1989* referente al *Control Transfronterizo de desechos peligrosos*, el problema vigente sobre el *cambio climático global* y otros acuerdos de acción en diversas materias de aplicación regional.



## D.LA PROTECCION Y CONSERVACION DEL MEDIO MARINO.

La programación que se llevó a cabo para el mejoramiento de los mares , condujo a organizar la reparación de los daños o su prevención por regiones, siendo esta la forma más adecuada de llevar a cabo la tarea de limpiar los ambientes marítimos de todo el planeta. Son más de 120 países los que coordinadamente cooperan en los diez Programas de Mares Regionales del PNUMA; éstos abarcan el Mediterráneo, el Mar Rojo, el Caribe, la Costa Atlántica de Africa Occidental y Países de Africa Central, la costa del Pacifico de América del Sur, la región del Este de Asia y los mares del sur .En estos lugares se llevan a cabo planes de acción para la cooperación en el desarrollo, la verificación, el control de la contaminación y la bien dirigida explotación de los recursos marinos y costeros; así también para consagrar compromisos generales y protocolos detallados sobre asuntos específicos, principal y especialmente sobre derrames del petróleo.

La situación prevaleciente en el medio marino, puede resumirse en los siguientes grandes datos:

-Los océanos cubren el 70% de la superficie de la tierra y su condición es de crítica importancia para el bienestar del planeta.

-La mayoría de los desechos del mundo que suman unos 20,000 millones de toneladas anuales van a parar al mar a menudo sin tratamiento alguno .

-90% de estos desechos permanecen en las aguas costeras influyendo sobre pesquerías, desarrollo y recreo especialmente en los mares semi o completamente rodeados de tierra

-Desde 1973 el PNUMA ha ayudado a desarrollar 178 proyectos, marinos, a un costo total de 97 millones de dólares.

-130 gobiernos, 16 agencias de la ONU y otras 40 organizaciones más están tomando parte hoy en estos programas oceánicos.

-Planes regionales para combatir la contaminación costera y fomentar un desarrollo ambientalmente correcto forman el foco principal; diez programas de este tipo están operando hoy, y muchos de ellos, como el Plan de Acción para el Mediterráneo, han tenido un éxito considerable.

-Varios planes regionales han logrado incluso que naciones hostiles entre sí se sentaran en la misma mesa para tratar de resolver sus problemas decontaminación marina.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> OP CH, PNUMA p 23

-Gracias a la intervención de la FAO/PNUMA la comunidad internacional ha adoptado un plan de acción para proteger a los mamíferos marinos, como ballenas y focas.

La cooperación entre los programas marinos regionales coordinada por el PNUMA asegura la sistematización de las normas ecológicas y permite la repetición a los procedimientos aplicados a desastres y demás problemas marinos, posibilitando así una conducta internacional cada vez más respetuosa del derecho internacional del medio ambiente.

Para mejorar la conservación de los mares fueron implementados los siguientes Programas Regionales:

#### **PROGRAMA REGIONAL DEL MEDITERRANEO:**

Este fue el primer Plan Regional adoptado en 1975. Se ejecuta en 1976 en la Convención de Barcelona junto con dos protocolos en los que se obliga a las naciones a proteger el mar de vertimientos contaminantes. Los protocolos señalan otras obligaciones para combatir la contaminación en el mar, e indican el uso jurídico de la cooperación internacional.

En 1980, es firmado otro Protocolo respecta a la contaminación procedente de tierra firme, lo que origina un gasto de 10 a 15 millones de dólares para países participantes en el período 1980-1995. Se procede a la implementación de las instalaciones necesarias para evitar el exceso de contaminación usando los tratamientos técnicamente adecuados.

#### **PROGRAMA REGIONAL DEL KUWAIT.**

El principal problema de ésta región radica en su alto nivel de producción de petróleo, por lo tanto circulan en su mar territorial, gran cantidad de buquestanque. Fue aprobado el Plan de Acción, y en 1978 se admitió una Convención por la que se lleva a cabo la cooperación para evitar el derrame de hidrocarburos y también erradicar la polución originada por residuos industriales y aguas cloacales. Se procura asimismo disminuir el impacto en el medio ambiente de la ingeniería y la minería, particularmente en las costas. Se ha establecido también un Centro de la Ayuda Mutua para Emergencias marinas en Bahrain ( Archipiélago del Golfo Pérsico cerca de la costa de Arabia).

#### **PROGRAMA REGIONAL DEL GRAN CARIBE.**

El gran Caribe presenta problemas especiales, lo que explica la cantidad de participantes en el Plan de Acción y que a la fecha son 30 incluyendo desde pequeños territorios insulares hasta naciones como Francia y Estados Unidos. Superando dificultades se adopta el Plan de Acción en 1981 en el que se incluyen 166 proyectos relativos a las cuencas hídricas, derrames de petróleo e información pública señalada como de gran prioridad.

#### **PROGRAMA REGIONAL DE AFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL.**

Este plan de acción se adopta también en 1981, en el se incluyen 21 países. En la Convención y Protocolo del Plan se contempla un sistema de cooperación en emergencias, haciendo énfasis especial en problemas preocupantes como la erosión costera, los residuos industriales y los desechos agrícolas.

En esta zona se creó una red de centros de investigación sobre contaminación marina, seguida de planes nacionales para ocasiones de emergencia.

### **PROGRAMA REGIONAL PARA AFRICA ORIENTAL.**

Para Africa Oriental el Plan de Acción está vigente desde 1985; así, la Convención y sus dos protocolos tienen efectos sobre áreas protegidas y de cooperación en la lucha contra la contaminación en casos de emergencia. Se desarrollan planes que producen importantes evaluaciones del estado de los ecosistemas costeros de la región.

### **PROGRAMA REGIONAL DE ASIA ORIENTAL.**

En esta región el Programa está vigente desde 1981 y se integra por cinco países de la ANSEA, que son Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia, dejándose abierta la posibilidad de que se adhieran otros países de la región. El tratamiento principal se enfoca en los estudios sobre contaminación petrolera, residuos industriales, la observación y estudios enfocados en los efectos de contaminantes sobre arrecifes de coral y sus pesquerías.

### **PROGRAMA REGIONAL DEL MAR ROJO Y EL GOLFO DEL ADEN.**

Este proyecto se aprobó en 1976 por los Estados costeros de la región donde existe realmente poca urbanización; el problema grave aquí es la extracción de minerales. Un siguiente plan de conservación fue adoptado en 1982.

### **PROGRAMA REGIONAL SOBRE EL PACIFICO SUR.**

El presente Plan de acción se encuentra integrado por 21 Estados y territorios que firmaron una declaración de 14 puntos que tutelan los recursos naturales y el medio ambiente y que se convertirían en uno de los programas más activos sobre mares regionales.

A pesar de la controversia de corte político que representan las pruebas nucleares éstas se siguen llevando a cabo violando abiertamente los tratados, como el "Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy" (enmendado), firmado en París en 1960.

La importancia de esta región motivó la celebración de un nuevo tratado en 1986, donde la mayoría de estados, se comprometieron a prevenir, reducir y controlar la contaminación marina de cualquier origen.

### **PROGRAMA REGIONAL DEL PACIFICO DEL SURESTE**

La adopción de este Plan de Acción va acompañado por un plan de protocolo sobre emergencias con contaminantes. Esta zona es de las pocas en el globo terráqueo en que la contaminación petrolera no es el principal problema, sino los residuos, los desechos de la industrialización de alimentos, las aguas cloacales urbanas de tipo mineral, entre otros agentes nocivos a la estabilidad de estos mares.

### **PROGRAMA REGIONAL DE ASIA MERIDIONAL.**

A este programa ingresan países como Bangladesh, India, Paquistán y Sri Lanka y resulta ser el programa de más reciente instauración. Particularmente, es una zona profusamente poblada, con serios problemas de contaminación causados principalmente por petróleo, así como diversos residuos de uso doméstico, mineros, sedimentos y afluentes térmicos. Después de una serie de negociaciones finalmente el Plan fue aprobado en 1988.<sup>36</sup>

#### **2.1.2. ORGANISMOS NO GUBERNAMENTALES**

No podemos dejar de mencionar el papel de las ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES, los cuales tienen interés en la prevención de la contaminación del mar causada por derrame de hidrocarburos. Estas organizaciones asumen que, las

actividades de la industria petrolera afectan al medio ambiente, y cuya preservación y cuidado del mismo no se pueden realizar de manera aislada por un país en particular, o un organismo determinado.

Entre estos organismos no gubernamentales se encuentran los siguientes:<sup>37</sup>

- Asistencia Recíproca Petrolera Empresarial Latinoamericana (ARPEL) <sup>38</sup>
- Instituto Americano de Buques Comerciales (AIMS)
- Organización Europea de Compañías Petroleras para la Protección del Medio Ambiente y la Salud (CONCAWE)
- Federación Internacional de Armadores de Buques Tanque (International tanker Owners Pollution Federation Limited) (ITOF) <sup>39</sup>
- Foro Internacional de la Industria Petrolera para la Exploración y Producción (ESPFórum)
- Asociación Europea de la Industria del Petróleo (EURIOPIA)
- Asociación Nacional de Puertos (IAPH)
- Foro de Compañías Petroleras Internacionales Marítima ( Oil Companies International Marine Forum) (OCIMF) <sup>40</sup>
- Asociación Internacional de Propietarios Independientes de Buques Tanque (INTERTANKO)
- Organización Internacional de la Industria Petrolera para Conservación Ambiental (IPIECA)

Sabemos que los países en desarrollo dependen en gran medida de los recursos marinos pero, al mismo tiempo, no tienen la capacidad necesaria para luchar contra los sucesos de contaminación y reducir sus efectos. Así, resulta lamentable que, a pesar de que en los diferentes convenios estudiados se hable de *cooperación y asistencia técnica* ésta tenga un precio monetario, por lo cual estos países no pueden tener acceso a ella, impidiéndose así la aplicación de las medidas previstas por las medidas previstas por los diferentes instrumentos jurídicos de regulación.

## 2.2. CONFERENCIAS INTERNACIONALES.

### 2.2.1. Conferencias Preliminares sobre la Contaminación de las aguas Navegables por Hidrocarburos.

En 1926, en la ciudad de Washington se llevó a cabo la Conferencia preliminar sobre la contaminación de las aguas navegables por hidrocarburos, por la cual se realizó un texto que se utilizó para un convenio posterior que no tuvo acuerdo alguno; sin embargo, fue importante porque constituyó el primer intento por intercambiar impresiones sobre cuestiones técnicas,

<sup>37</sup> Véase a otros organismos no gubernamentales en esta materia se pueden consultar en la siguiente terete: INFORMATION BOOKLET 1999/1998

<sup>38</sup> Fundado por empresas petroleras. Por parte de México lo encabezará el Instituto Mexicano del Petróleo y Petroleros Mexicanos S.A. (PEMEX). Su objetivo es fomentar la cooperación y colaboración para la protección del ambiente y el progreso de la industria petrolera

<sup>39</sup> Al formar parte del ITOF, automáticamente se es miembro de esta Federación cuya función es mostrar asistencia técnica ante cualquier incidente de derrame de petróleo.

<sup>40</sup> Está formada por compañías interesadas en el transporte marítimo y el procesamiento del petróleo crudo y sus derivados. Se centra en la seguridad y prevención de la contaminación

aspectos formales y propuestas que permitieran dar los pasos adecuados para solucionar el problema de las aguas navegables contaminadas por hidrocarburos a través de un convenio internacional.

De hecho esta Conferencia generó un primer borrador de acuerdo internacional que introdujo acciones y soluciones concretas al problema existente; pero a pesar de la importancia del tema no existió el impulso suficiente y las propuestas no fueron adoptadas por unanimidad.

Cabe mencionar otro proyecto elaborado por la Conferencia codificadora de la Haya en 1930, que en su art. 6º estipuló que los buques que realizaran el paso inocente por el mar territorial deberían sujetarse a las leyes y reglamentos del Estado costanero, para proteger las aguas de dicho Estado de las posibles y distintas materias contaminantes.

Por su parte, en 1933 el gobierno británico dirigió una propuesta a la Organización de Comunicaciones y Transportes de la Sociedad de Naciones Unidas para que se estudiara e intentara la redacción de un anteproyecto de Convención Internacional. De este modo el tema fue enviado a un comité de expertos para su estudio y posteriormente sometido al parecer de los gobiernos; pero en el año de 1936 el Consejo de la Sociedad de Naciones convocó a una

Conferencia Internacional, que no se pudo llevar a cabo debido al estado de beligerancia que se vivía.

#### 2.2.2 Conferencia Internacional para prevenir la contaminación del Mar por hidrocarburos, de 1962

En la presente Conferencia se verifican los daños ocasionados por derrame de hidrocarburos en las costas, y los perjuicios irreversibles a las poblaciones que ahí habitan. Se destaca al mismo tiempo, que estas zonas marítimas ven obstaculizado su desarrollo como lugares de saludable recreo afectando así a la industria turística, y provocando también la destrucción y muerte de aves marinas y otros animales, sin soslayar la contaminación en los alimentos de los peces y otros animales marinos.

Queda ahí claro que la contaminación de las aguas del mar es ocasionada por hidrocarburos persistentes como el petróleo crudo, el fuel-oil, el diesel-oil pesado y aceites lubricantes; y que los barcos petroleros por lo regular descargan en el mar grandes cantidades de hidrocarburo persistentes durante el lavado de tanques y al desechar sus aguas de lastre. Del mismo modo los buques no petroleros usan tanques para cargar lastre de agua y desechar también al mar líquidos hidrocarbureados constituyendo otra fuente de contaminación. Por tanto se recomendó para disminuir la contaminación por descarga de lastre líquido, la instalación de separadores o la construcción de implementos idóneos para recibir esos residuos hidrocarbureados.

En esta conferencia se convocó a los gobiernos y organismos a prestar su cooperación para dar solución a la problemática existente, y buscar remedios emplazando los recursos adecuados en las instalaciones portuarias y en los mismos buques de carga y petroleros, así como para edificar las instalaciones necesarias.

Se hace hincapié en que la adopción de medidas preventivas a fin de evitar el derrame de petróleo en el mar, hace necesaria una amplia cooperación internacional para llevar a cabo las recomendaciones hechas respecto a puertos y buques, y que promueva el respecto a las demás encomiendas.

Según se señala en la Resolución 7 de la misma Conferencia se establecen prohibiciones a las descargas de hidrocarburo. El límite de las zonas donde queda prohibido el vertimiento de hidrocarburos se extendió hasta las 50 millas, pero hubo un sinnúmero de excepciones a la regla, razón por la cual las zonas prohibidas alcanzaron hasta 100 millas, que se midieron "a partir de la línea de base para determinar el mar territorial".

La Conferencia también instituye un tratamiento especial para aquellos buques que entonces tenían más de 200,000 toneladas de desplazamiento bruto y cuyo contrato de construcción se había terminado a partir de la fecha de entrada en vigor de la propia Conferencia. Queda prohibido el vertimiento de hidrocarburos en cualquier parte del mar, con la única excepción de la previa notificación a la OMI y a los gobiernos ahí representados, de la realización de estas actividades en los lugares permitidos por el derecho internacional.

Es obligatorio para los buques que transporten productos peligrosos tener dispositivos técnicos que eviten la descarga de hidrocarburos, y también en los puertos disponer de las instalaciones adecuadas para recibir los residuos hidrocarbурados.

En el capítulo de infracciones y sanciones, el Convenio establece que en el caso de comisión de alguna infracción a las disposiciones convenidas, las sanciones correspondientes siguen siendo las tomadas en un principio en 1954, es decir que se aplica la ley del Pabellón, siendo sólo el Estado que otorga la matrícula el único legitimado para iniciar un expediente y aplicar las sanciones que procedan.

En las acciones llevadas a cabo por la entonces OCMI, en su Cuarta Sesión Extraordinaria de la Asamblea y por la Resolución del 27 de noviembre de 1968, se recomienda a los gobiernos a ejercer una fuerte acción represiva dando facultad a las autoridades competentes de perseguir todo vertimiento prohibido de hidrocarburos.

Esta Convención de 1962 fue seguida de algunas resoluciones dirigidas a obtener la cooperación de los gobiernos signatarios con autorización de la OMI, sin embargo repite los errores de la anterior, de 1954, y por consiguiente fue que tuvo un adelanto muy relativo.

En 1954 la regla de las cincuenta millas marca un límite geográfico al vertimiento de hidrocarbурados y la regla de las 100 millas de la Convención de 1962 supone un progreso al establecer zonas prohibidas de mayor extensión y resolver el problema de vertimiento de hidrocarbурados; pero la práctica demuestra que este problema no puede resolverse así debido a la amplitud del océano.

Algunos analistas consideran, no sin alguna razón, que la medida cuantitativa es inadecuada ya que los espacios marcados en las Convenciones son insuficientes y por tanto, las divisiones por zonas marítimas podría resultar como la posible solución a la creciente contaminación del mar por hidrocarburos.

Las disposiciones del Convenio se aplican a buques cisterna cuyo arqueo sea de 150 toneladas y otros de más de 500 toneladas, no aplicándose a buques de guerra, los de pesca de ballena y los usados como auxilio de la Marina.

Tampoco en esta Convención se previeron otras formas de contaminación del medio marino por hidrocarburos, dejando de lado el problema de la polución provocada por accidentes de buques tanque petroleros y otros.<sup>41</sup>

### 2.2.3. La Conferencia Marítima de Bruselas.

Esta Conferencia se originó por el impacto que tuvo en el mundo de esa época el accidente del "Torrey Canyon" en 1967 y que causó una gran preocupación en las autoridades internacionales, en los directivos de compañías petroleras, en los residentes más próximos, en los pescadores y en general en toda la comunidad internacional. Todos estuvieron interesados en evitar la repetición de dichos accidentes y en especial establecer una reglamentación internacional obligatoria que fuese garantía de protección a las personas y sociedades afectadas por los vertimientos y derrames petroleros. Esto fue precisado en esta Conferencia; donde el Sr. Alfred Bertrand, Ministro belga de transportes, en su declaración recoge la intención general de prevenir y controlar los percances de buques tanque.

Consecuentemente, la Organización Marítima Internacional encarga al Comité Jurídico la elaboración de un Proyecto de Convenio Internacional que permitiera a los Estados marítimos actuar preventivamente o para obtener reparación de los daños causados por un accidente que produjera contaminación por el derrame de petróleo.

Mas adelante y con el objetivo de adoptar un Acuerdo especial en materia de producción de daños por derrame de hidrocarburos ocasionados por los accidentes marítimos, la Asamblea de la OMI convocó a una Conferencia Internacional a través de la Resolución del 28 de noviembre de 1968. En dicha ocasión estuvieron representados 48 Estados, contando con diversas observaciones y se llevó a cabo en Bruselas del 10 al 29 de noviembre de 1969. Se integra por dos Convenciones, la de derecho público y la de derecho privado.

Por un lado, el Proyecto de Convención de Derecho Público tuvo varias dificultades, debido a los intereses dueños de las grandes flotas de buques petroleros tenían al respecto; y por el otro, la sola presentación del Proyecto de Derecho Privado causó un sinnúmero de desacuerdos. Empero ambas se adoptan con algunos ajustes.

En la Convención de Derecho Público se añade un anexo, que menciona los procedimientos de solución pacífica de controversias, así como una Resolución de Cooperación Internacional para la regulación de la contaminación por sustancias diferentes al hidrocarburo.

En la Convención de Derecho Privado se añadió un certificado de seguro o garantía

41 CONVENIO SOBRE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DERRAMES. OMI 1968

financiera, sobre Responsabilidad Civil, y una importante resolución sobre la creación en el futuro de un Fondo Internacional de Indemnización.

Con estas dos Convenciones, se pretende cubrir una laguna jurídica y de hecho se constituye un avance, porque no sólo se busca prevenir una contaminación accidental por hidrocarburo, sino también por otras sustancias o formas de contaminación.

Otro objetivo de la Conferencia de Bruselas, fue el de garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufrieran este tipo de daños por hidrocarburos, y el de poder abordar la materia de la responsabilidad internacional y establecer los procedimientos para la debida indemnización.

En suma, en la Convención de Derecho Público, se busca prevenir la contaminación del mar por medio de una "intervención en el mar", y en la de Derecho Privado se busca la Responsabilidad Civil aplicada a los propietarios de los buques implicados; ambas Convenciones finalmente aseguran la protección de los Estados y personas miembros de estos.

#### 2.2.4. Conferencia para la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por daños causados por la contaminación de Hidrocarburos, 1971. (IOPC FUND)

Se trata en principio de establecer un Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil. Esto es, cuando existen daños causados por contaminación del mar ocasionados por derrame de hidrocarburos, se hace relevante el principio de Responsabilidad y se hace imprescindible una especie de seguro o una garantía financiera, a la que todos los usuarios deberán incorporarse para cubrir el requisito de cobertura de los barcos que transporten hidrocarburos en grandes cantidades; más sin embargo, esto no otorga protección a la gente que se convierte en víctima del derrame de hidrocarburo y por lo tanto, se hace necesario recurrir al uso de otra figura.

La figura en cuestión es aquella que cubre la necesidad de asegurar la indemnización a las víctimas de algún accidente de derrama de hidrocarburo o cuando ocurre alguna descarga del mismo intencionalmente.

Podemos concretar que por su contenido, el Convenio del Fondo persigue los siguientes propósitos:

1-Que al ocasionarse daños debidos a la contaminación por hidrocarburos se proporcione una indemnización en la medida de lo establecido por el Convenio CLC/69.

2-Que se otorgue ayuda a propietarios de buques referida a la carga financiera adicional que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 impone, la que sólo se otorgará si se sujeta la a ayuda con el propósito de que se garantice la observación y cumplimiento de diversos convenios relacionados con la labor de la OMI, como el SOLAS 74/78/88, MARPOL 73/78, y STCW/78.

3-El Fondo estará obligado al pago de indemnización por causa de daños por contaminación por hidrocarburos con las siguientes excepciones: que esto haya sido causado por un estado de guerra, revuelta o insurrección; que el derrame haya sido ocasionado por un barco de guerra



o de propiedad de algún Estado no comercial, o bien si no se puede demostrar que el daño es consecuencia del incidente de uno o más barcos.

#### 2.2.5. La Conferencia de Estocolmo :

Con base en la Resolución 2398 (XXIII) de la Asamblea General, se lleva a cabo la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano del 5 al 16 de julio de 1972, reuniendo a representantes de organismos internacionales e intergubernamentales como: la FAO, la UNESCO, la OIEA, la OCMI, la OMS, etc. y a un grupo de observadores.

En esta Conferencia se trataron los siguientes temas:

- \* Planificación y ordenación de los asentamientos humanos desde el punto de vista de la calidad del medio.
- \* Ordenación de recursos naturales y sus relaciones con el medio.
- \* Definición de los agentes contaminantes de basta importancia internacional y lucha contra los mismos.
- \* Aspectos educacionales, informativos, sociales y culturales de las cuestiones relativas al medio.
- \* El desarrollo y el medio.
- \* Consecuencias institucionales en el plano internacional de las propuestas de acción.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano representa el inicio formal de una toma de conciencia de las naciones sobre la importancia que tiene la preservación del medio humano, ya que en ella se establecen principios en los que se determina la obligación de los Estados por mantener el equilibrio del ecosistema marino y la necesidad de cooperación internacional entre éstos y los organismos internacionales especializados para controlar, reducir y prevenir la contaminación del mar.

La "Declaración de Estocolmo para la protección del medio ambiente" contiene principios referentes al medio marino como lo es 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. Así mismo, hace una invitación a los Estados para que tomen medidas preventivas ante la contaminación del mar, cualquiera que sea su causa. Para la evolución de las labores de la Conferencia fueron establecidas tres Comisiones, las cuales tendrían que rendir un informe. A la tercera Comisión correspondió el estudio de la contaminación de los mares y fue constituida en el primer día de sesiones de la Conferencia.

En el Tema 12 del Programa se trató el problema de la contaminación marina, y posteriormente al ser tratado en la Tercera Comisión fue presentado un informe a la Conferencia sobre el Medio Humano, por el que se decide aprobar algunas recomendaciones a los Estados para comenzar el inicio de la lucha contra el vertimiento de sustancias nocivas al océano; esto incluye que se busquen y se acepten las medidas que tienden a lograr un control

efectivo de la polución de los océanos.<sup>42</sup>

En Estocolmo los Estados pudieron contar con la asesoría de organismos internacionales especializados que partiendo de ciertas recomendaciones que hizo la Conferencia, fueron convenientes para determinar las fuentes y contaminantes prioritarios y poder estudiar los daños ocasionados al ser humano, a los seres vivos en el mar, a la vegetación y en general a la vida marina.

Las actividades de la conferencia sobre el Medio Humano, particularmente en lo relacionado con la contaminación marina resulta relevantes. Por ejemplo, aborda el problema del vertimiento de desechos en el océano, preparando un proyecto de Convenio básico que se adoptaría que una Conferencia especializada respecto de la contaminación marina. También señala principios para iniciar la lucha contra la degradación marina tanto nacional como internacionalmente; esto para que se cree la estructura, restrictiva y administrativa, en materia de desechos en el océano<sup>43</sup>

La Conferencia de 1972 no fue precisamente la que abrió el camino de la lucha contra los vertimientos nocivos en el mar, sino que marca el principio de buscar y reglamentar correctamente las formas de contaminación marina; por ejemplo se aprobó la creación de un Consejo al que se encomiendan todas las cuestiones sobre el medio ambiente marino. Además se aprobó el 16 de junio 1972 la prohibición de las pruebas atómicas en el entorno oceánico.

Se inscribe de esta manera la materia de protección ecológica y conservación de los mares, como elemento fundamental para todos los pueblos, quedando éstos como encargados de su preservación a través de políticas ambientales que busquen mejorar las condiciones de vida en todos los países desarrollados y coordinar esfuerzos para que los países en desarrollo tengan los beneficios necesarios de ayuda y cooperación internacional.

#### 2.2.6 Conferencia de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD)

También conocida como Cumbre de la Tierra celebrada en Río de Janeiro (Brasil) del 3 al 14 de junio de 1992, donde se acordó la adopción y firma de convenios internacionales relativos a la preservación del medio ambiente<sup>45</sup> constituyéndose en una de las fuentes jurídicas más importantes para la regulación y control de la contaminación del mar por hidrocarburos.

De esta Conferencia destaca : la Declaración de Río, documento que establece las bases del desarrollo sustentable en el planeta, reconociendo el derecho de las naciones de aprovechar sus propios recursos ( Principio 2 ) según sus políticas ambientales y de derecho<sup>46</sup>, la Agenda 21, que es un programa de acción donde se contemplan provisiones financieras, institucionales y de transferencia de tecnología necesaria para su instrumentación en cada país ( aunque no es jurídicamente obligatoria); el Convenio sobre Biodiversidad, el cual es un instrumento con validez jurídica dirigido a proteger el patrimonio biológico-genético del planeta y a promover

42. *Nord. Palmero "Aprovechar sus recursos, un derecho soberano de cada país"* *El Economista*, México, 15 de junio de 1992, Sección A pp 1

43. *Convenio sobre la diversidad biológica"* Registro de Acuerdos...op cit , pag. 308

44. *Ibid* p 308

45. *Programas de formar parte de nuestro estudio, únicamente mencionaremos que este convenio apunta a proteger a la atmósfera de un aumento en las concentraciones de gases producidos por el hombre y que atrapan el calor del sol, provocando un efecto "invernadero"*

su uso sustentable, así como a la distribución equitativa de los beneficios que de ahí resulten, incluyendo el acceso a los recursos genéticos, la transferencia de tecnología y el financiamiento. Contempla la cooperación internacional, identificación y monitoreo de las áreas naturales protegidas, conservación, uso sustentable, incentivos, investigación y capacitación; y el Convenio sobre el cambio climático <sup>46</sup>

En esta conferencia encontramos aspectos relativos a la contaminación del mar, sobre todo, en la Declaración de Río (la cual consta de 27 principios), donde los países deberán desarrollar la legislación nacional relativa a la responsabilidad y la indemnización respecto de las víctimas de la contaminación y de cualquier daño ambiental (Principio 13)<sup>47</sup>

Se establece la necesidad de implantar instrumentos económicos, teniendo en cuenta que el que contamina debe cargar con los costos de la contaminación (Principio 16), evaluandose la repercusión en el ambiente de cualquier actividad que produzca daño. Esta Declaración habla, al igual que las otras, de la cooperación (Principios 7 y 9), para la promoción de medidas destinadas a tratar los problemas ambientales, notificando al instante las situaciones de urgencia que puedan causar efectos nocivos en el ambiente de cualquier región (Principios 18 y 19) <sup>47</sup>

Por su parte el Principio 24 de la Declaración de Río reconoce que "la guerra es, por definición, enemiga del desarrollo sostenible. En consecuencia, los Estados deberán respetar las disposiciones de derecho internacional que protegen el medio ambiente en épocas de conflicto armado y cooperar en su ulterior desarrollo según sea necesario" Así, y a pesar de no referirse al problema de la contaminación en particular, habla de una situación específica que, como veremos en el siguiente capítulo, provocó un suceso de contaminación grave por hidrocarburos como lo fue la guerra del Golfo Pérsico.

En materia de resolución conflictual ambiental y para cualquier diferencia que pudiese surgir, "los Estados deberán resolver pacíficamente todas sus controversias sobre el medio ambiente, por los medios que corresponda con arreglo a la Carta de las Naciones Unidas" (Principio 26)

## **2.3 REUNIONES INTERNACIONALES EN LA MATERIA.**

### **2.3.1. Reuniones de Ottawa e Islandia.**

La reunión de Ottawa se efectuó del 8 al 12 de Noviembre de 1971. Ahí se adoptaron principios que fueron planteados en la Conferencia de Estocolmo y se presentó un texto del proyecto donde los gobiernos acordaron celebrar otras consultas al respecto para antes de la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Humano.

Posteriormente, se dió un intercambio de opiniones y nuevas aportaciones que se ventilaron en una Reunión del 10 al 15 de abril de 1972 en Reykiavick, Islandia y donde el tema central fue del vertimiento de desechos en el océano; a esta reunión asistieron las representaciones de 29 Estados y así como observadores de las Naciones Unidas, la FAO, la OMI y la OIEA, uniendo esfuerzos para preparar un proyecto para prevenir la contaminación marina por hidrocarburos.

<sup>46</sup> Por no formar parte de nuestro estudio, únicamente mencionaremos que este convenio apunta a proteger a la atmósfera de un aumento en las concentraciones de gases producidos por el hombre y que atrapan el calor del sol, provocando un efecto "invernadero".

<sup>47</sup> "Declaración de Río", Agenda XXI, op.cit. pag. 3

En estas dos reuniones se contó con un proyecto sobre prevención de la contaminación por vertimiento de desechos, más sin embargo, el proyecto presentado por Islandia resultó ser el más completo debido a que se incluyeron en él aspectos más generales abarcando los tratados de la reunión de Ottawa.

La reunión de Islandia constituye una de las bases de la Conferencia de Estocolmo sobre la reglamentación en el caso de contaminación marina porque:

a) Reconoce al medio marino y sus recursos y la gran importancia que tiene para el ser humano, y también destaca que la capacidad de los mares para la asimilación de los desechos en él depositados tienen límite.

b) Reconoce que la contaminación marina proviene de diversas fuentes como: vertimientos de desechos en el mar, descargas por conducto de la atmósfera, de ríos, estuarios, cloacas, etc. para lo cual es prioritario buscar la manera de reducir al mínimo la cantidad de desechos nocivos.

En el documento final de Islandia se omiten las causas que ocasionan en mayor porcentaje la contaminación de los mares, pero se reconoce la aplicación de las recomendaciones a los barcos de guerra y aeronaves militares, y a los buques y aeronaves al servicio gubernamental no comercial.

Por último, en esta reunión se compromete a los países que incurran en responsabilidad internacional por el daño causado al medio ambiente marino de otro Estado o zona ubicada fuera de los límites permitidos. (responsabilidad por daños transfronterizos)

### 2.3.2 Reunión de Londres.

Pocos días antes de que se llevara a cabo la Conferencia de Estocolmo se celebró la reunión internacional de Londres del 30 al 31 de Mayo de 1972. Se trató de una reunión intergubernamental, cuyo objetivo fue reunir a los representantes de la pasada reunión de Reykyavik para terminar de resolver algunas cuestiones que no fueron concluidas en el evento reunión de Islandia.

Se trabajó en el texto del Proyecto de Articulado para una "Convención sobre Prevención de la Contaminación de los Mares Debido a Vertimiento de Desechos" que fue preparado en la reunión anterior, en la cual se propusieron algunas enmiendas al Proyecto; la primera de estas se refiere a lo relacionado con los lineamientos de la Convención sobre la no aplicación de las normas sugeridas a los buques que gocen de derecho de inmunidad soberana otorgado por el Derecho Internacional, por lo que las Partes deberán asegurarse de que se actúe de manera<sup>48</sup> compatible con el objetivo y finalidad de la Convención y se informará a las demás Partes y a la organización competente las medidas que se adopten.

También en este documento se establece que tratándose de desechos con alto contenido radiactivo, deberán ser declarados por la OMI conjuntamente con otros Organismos, como sustancias inadecuadas para ser vertidas en los mares. En relación a la regulación de los agentes de guerra química y biológica, el tema desafortunadamente quedó pendiente.

### 2.3.3. Reuniones del Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la Contaminación de las Aguas del Mar.

En 1967 la organización de las Naciones Unidas organizó a un grupo de expertos, que reunieron a conocedores de diversas disciplinas relacionadas con el tema de la contaminación en el medio marino, lográndose reunir los puntos de vista de diferentes organizaciones preocupadas como la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la organización Mundial de la Salud (OMS), la organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y la Organización Internacional de Energía Atómica (OIEA) lográndose así celebrar en 1969 su primer período de sesiones.

El objetivo de esta reunión fue el de consolidar un grupo permanente que dirigiera el conocimiento y la investigación científica acerca del problema de la contaminación marina, enfocando esto desde la perspectiva de las disciplinas que fuera necesario aplicar.

Através de sus reuniones, este Grupo Mixto de Expertos (GESAMP) proporciona una base sólida para que los organismos auspiciadores puedan hacer recomendaciones para la prevención de la contaminación del mar. Sus actividades se dan a conocer mediante folletos, proyectos, libros y planes de trabajo al alcance de organismos especializados y de los gobiernos.

En el segundo período de sesiones se llevó a cabo un análisis de la contaminación del medio marino, obteniéndose una lista de los principales contaminantes, tales como: pesticidas, fungicidas, compuestos químicos inorgánicos, desechos militares, domésticos y el hidrocarburo.

En el tercer período, los contaminantes fueron ordenados en 32 categorías según su naturaleza y las consecuencias dañinas en el medio humano según la fuente de donde proviniesen. De esta manera, la utilidad de los informes radica en que indican cada categoría del contaminante para poder controlar los índices de contaminación en el mar como se hizo de manera preparatoria para las vísperas de la Conferencia sobre el Medio Humano que se habría de celebrar en Estocolmo, Suecia.

### 2.4. LA CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONFEMAR I, II, III y IV)

Este convenio fue aprobado el 10 de diciembre de 1982 y no fue sino hasta diez años después cuando se reunieron las 60 ratificaciones necesarias para su entrada en vigor el 1º de noviembre de 1994.

México fue el segundo país ( después de Jamaica) en ratificar el convenio el 18 de marzo de 1983 y el 1º de julio lo publicó en el Diario Oficial de la Federación.

La *Convención del Derecho del Mar* se llevó a cabo por la imperiosa necesidad de establecer un marco jurídico obligatorio a la cooperación científica y técnica marítima, y de proveer los elementos que en cada una de las naciones deben adoptarse para el usar correctamente el derecho del mar y regirse por el mismo.

La primera Conferencia, realiza a fines de los cincuenta, trataría de abordar los aspectos jurídicos que tuvieran implicación con el mar, entonces se trataron rubros básicos que ayudaron a delimitar y poner las bases del derecho de los espacios marítimos dentro del derecho internacional.

Como ya mencionamos anteriormente, los trabajos estuvieron contenidos en cuatro Convenciones Internacionales que quedaron abiertas a firma:

- a) Convenio sobre el derecho del Mar Territorial y la Zona Contigua.
- b) Convención sobre Alta Mar.
- c) Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos en Alta Mar.
- d) Convención sobre la Plataforma Continental.

No obstante que los trabajos en la I CONFEMAR fueron arduos, no se concretó ningún acuerdo en relación con la extensión de las aguas jurisdiccionales y los límites exactos de la Plataforma Continental, para lo cual se acordó convocar a una segunda conferencia.

La Segunda CONFEMAR se celebró el 17 marzo al 27 de abril de 1960; en esta reunión se aprobó una propuesta conjunta presentada por los Estados Unidos y Canadá, y que fue patrocinada por Paquistán, Australia, Noruega y Brasil. La propuesta establecía la extensión en seis millas adyacentes al mar territorial de la zona económica exclusiva de pesca.

A pesar de lograr el objetivo de establecer normas de Derecho Marítimo en esta conferencia no se abordaron temas de investigación científica ni de cooperación debido principalmente a que aún no existían importantes avances de la ciencia y la tecnología marinas. Entre 1968 y 1975 se hicieron algunos estudios que demostraban las riquezas existentes en el océano como lo son los recursos minerales. Hay depósitos de nódulos polimetálicos de aluminio, cobalto, hierro, magnesio, níquel y plomo entre otros más, de los que se encuentran en los fondos marinos millones de toneladas que superan a las reservas terrestres, y al consumo y capacidad de explotación actuales.

En lo que respecta a recursos petrolíferos se hicieron estimaciones de que un 20% de la producción petrolera en el mundo se extrae de los fondos marinos, haciendo previsiones de que la proporción mencionada se elevaría al 33 o 35% en adelante. Hoy se calcula en el 40%. Otra estimación hecha con respecto a los transportes marítimos, indica que casi la totalidad del transporte de petróleo se realiza por vía marítima y un 30% se transporta por oleoductos terrestres.

En relación a los recursos alimenticios que son extraídos del mar, solamente en las zonas

económicas exclusivas de los Estados se obtiene una gran producción pesquera vital para la satisfacción de necesidades alimenticias de las poblaciones costeras y del interior

La cooperación científica y técnica fue abordada hasta la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, donde se hace patente la importancia que tiene para la humanidad legislar sobre los fondos marinos y oceánicos debido a la enorme cantidad de recursos que ahí existen.

La celebración de la IV Convención sobre el Derecho del Mar, o Convenio de Montego Bay, bajo el esquema de las Naciones Unidas, se celebró a partir del 30 de abril de 1982, y constituyó una ocasión de gran importancia para la humanidad frente a la regulación y manejo de los espacios marinos y de la contaminación. En el Apartado XII de este instrumento se desarrolla un capítulo completo, sobre la preservación y protección del ámbito oceánico.

En el primer artículo de este apartado, se establece obligación de los Estados a proteger y cuidar del medio marítimo. Específicamente el art. 194 menciona lo siguiente:

"Los Estados tomarán todas las medidas compatibles con esta Convención para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino".

Las medidas que tomará el Estado al respecto, son las que señalo a continuación :

- a) La evaluación de las sustancias tóxicas perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente desde fuentes terrestres, desde la atmósfera, a través de ella o por vertimientos.
- b) La contaminación causada por buques, incluyendo en particular, medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencias.
- c) La contaminación procedente de instalaciones o dispositivos utilizados en la exploración y explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia.
- d) La contaminación procedente de instalaciones o dispositivos que funcionen en el medio marino.

En esta Convención se cuenta con la herramienta necesaria para llevar a cabo la mejor convivencia con el recurso marino, debido a que provee la reglamentación para la protección y preservación del habitat oceánico compatibilizándolo con el derecho soberano que tienen los Estados de explorar sus recursos naturales de acuerdo a sus políticas ambientales.

Se hace obligatoria la adopción de medidas necesarias para lograr la prevención y control de la contaminación, reduciéndola en el mayor favor grado posible como lo señala el art. 194 y particularmente el inciso c), donde se proscribe la contaminación procedente de instalaciones y dispositivos necesarios para implementar de la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y el subsuelo, previendo también medidas para prevenir accidentes y enfrentar casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar las operaciones de tales instalaciones.

El Convenio de Montego Bay dedica toda su parte XII a la Protección y Preservación del Medio Marino, retomando la problemática presentada a consecuencias de las graves catástrofes ecológicas, como lo fueron las ocasionadas por los buques "Torrey Canyon" en 1967, "Urquiola" en 1976, "Erkowitz" en 1977 y "Amoco Cádiz" en 1978, así como por las fugas de petróleo de pozos, como son los casos de Santa Bárbara en 1969, Ekofisk en 1977 y el del pozo Ixtoc I en 1979. El Convenio logra definir el acto de contaminación así como el de vertimiento de desechos; reconoce la existencia de los convenios internacionales en el tema que establecen la obligación de no contaminar; define la responsabilidad que tienen los Estados de asegurar la pronta indemnización de los daños causados por la contaminación bajo el principio de que "el que contamina paga"; y, establece los tipos de contaminación marina, así como las obligaciones del Estado del pabellón que porta el buque, las del Estado costanero o ribereño y las del Estado del puerto.<sup>49</sup> La parte XII del convenio se divide en once secciones que van desde los artículos 192 a 237 cuyos principales aspectos son los siguientes.<sup>50</sup>

- \* Se establece la obligación de proteger y preservar el medio marino por todo el Estado ( art. 192), reconociendo el derecho soberano que tienen los Estados. para explotar sus recursos naturales, para lo cual podrán aplicar su propia legislación nacional en materia ecológica( art. 193)
- \* Se deberán tomar las medidas necesarias para no causar daños ecológicos, como lo serían: a) la evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella, o por vertimientos; b) la contaminación proveniente de los buques; c) la contaminación originada en instalaciones o dispositivos utilizados para la--- exploración o explotación de los fondos marinos y del subsuelo y, d) la contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionen en el medio marino (art. 194).<sup>51</sup>

Estas medidas se aplicarán tanto en sus aguas jurisdiccionales como en las de otros Estados, con el fin de evitar que dichos daños o contaminación se extiendan a otras zonas. Asimismo, los Estados "han de tomar las medidas adecuadas para impedir que la introducción de nuevas tecnologías o de especies extrañas o nuevas causen daños"( arts. 195 a 196).

- \* Se establece como una obligación para los Estados la cooperación mundial y regional (arts. 197 a 201), debiendo reportar cualquier daño inminente o real, tanto a los Estados susceptibles de ser afectados como a las organizaciones internacionales.
- \* Deberán también, adoptar planes de emergencias para hacer frente a cualquier contingencia; promover estudios y programas de investigación científica e intercambio información referente a la contaminación y , conforme a todo esto, elaborar y formular leyes, normas, prácticas y procedimientos para reducir, prevenir o controlar la contaminación del mar. Los Estados altamente desarrollados y las organizaciones e internacionales

1. Ibidem p. 55

49. Salgado y Salgado, *Jur. Estuab.* "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la Protección y Prevención del Medio Marino". *Perros*. *Revista jurídica de Petróleos Mexicanos*, Núm. 29, 30.

Noviembre-Diciembre 1995 pag. 30-40

51. Ibidem p. 40-41



competentes deberán facilitar asistencia científica y técnica a los Estados en desarrollo para luchar, prevenir, reducir y/o controlar la contaminación del medio marino, debiendo tener estos Estados trato preferencial en la asignación de fondos, de dicha asistencia y de la utilización de servicios especializados (como se contempla en el convenio MARPOL 73/78 y FUND/71) (arts. 202 y 203).

- \* Se hace necesario, vigilar los riesgos de contaminación así como sus efectos, cuidando de respetar los derechos de terceros Estados, publicando éstos, los resultados obtenidos y que puedan causar contaminantes o cambios importantes en el medio marino ( arts. 204 a 206).
- \* Los Estados dictarán toda clase de leyes y reglamentos con el fin de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, tomando en cuenta todos los convenios, reglas, normas, prácticas y procedimientos que hayan sido reconocidos internacionalmente (arts. 207 a 212).

Además, de que con la Convención de Montego Bay, se logra la definición de "contaminación" y de "vertimiento de desechos", también se establece el reconocimiento de seis tipos de contaminación marina:

1. La contaminación procedente de fuentes terrestres, incluyendo los ríos, estuarios, tuberías y estructuras de desagüe.
2. La contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional, es decir, en el mar territorial, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y en las islas artificiales e instalaciones y estructuras sujetas a jurisdicción nacional.
3. Contaminación resultante de las actividades en la Zona, esto es en los fondos marinos.
4. Contaminación por vertimientos
5. Contaminación por buques, en donde se tomó en cuenta lo dispuesto en el convenio MARPOL 73/78.
6. Contaminación desde la atmósfera o a través de ella (Arts. 207 a 213)

En este apartado también se establecen los derechos y obligaciones de los Estados, en cuanto a: combatir el problema de la contaminación marina; garantías para los buques; cumplimiento de sus obligaciones internacionales para proteger y preservar el medio marino; asegurar la pronta indemnización de daños y, la cooperación internacional en la aplicación del Derecho Internacional.

Así la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar trata aspectos novedosos como la creación de la zona económica exclusiva, la exploración y explotación de los fondos marinos profundos y el concepto del patrimonio común de la humanidad. Establece un orden jurídico nuevo y amplio para los mares y océanos y, en lo referente a las disposiciones ambientales, establece normas imperativas para mantener y preservar el equilibrio ecológico y aplica disposiciones sobre la contaminación del medio marino jurídicamente obligatorias.

## CAPITULO 3

### REGULACION INTERNACIONAL DE LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR HIDROCARBUROS.

#### 3.1. PRECISIONES TECNICAS ELEMENTALES:

La infiltración por el hombre en forma directa o indirecta de sustancias o energía dentro del ambiente 0 marino, tiene efectos nocivos y perjuicios considerables en los recursos vivientes; es muy peligrosa para la salud humana y constituye una barrera para las actividades marinas, como la pesca, al tornarse de mala calidad el agua del mar lo que limita también su capacidad para el esparcimiento.

Al realizarse cualquier actividad económica sin precaución, se puede dañar significativamente el medio marino por el vertimiento de hidrocarburos y otras sustancias como bióxido de carbono, monóxido de carbono, bióxido de azufre, óxido de halógeno, fosfatos, mercurio, plomo y DDT, entre otros.

En resumidas cuentas, la contaminación del medio marino es resultante de las siguientes actividades:

- Eliminación de aguas residuales domésticas y residuos agrícolas e industriales.
- Descargas intencionadas y accidentes de contaminantes en uso o transportados por buques.
- Exploración y explotación de los recursos minerales del lecho marino.
- Descargas de agua caliente procedentes de plantas eléctricas e industriales.
- Eliminación de residuos radioactivos resultantes de la energía nuclear con fines pacíficos.
- Utilización de los océanos con fines militares.
- Descargas de agua de buques tanque petroleros y químicos durante su mantenimiento; lavado de tanques antes de entrar a dique.

En este capítulo haremos uso de algunos términos, los cuales considero conveniente precisar para una mejor comprensión del contenido a tratar.

**-Ambiente:** conjunto de elementos naturales, artificiales o inducidos por el hombre, físicos o biológicos que propician la existencia, transformación y desarrollo de organismos vivos.<sup>50</sup>

**-Protección:** es el conjunto de medidas y actividades tendientes a lograr que el ambiente se mantenga en condiciones propicias para el desarrollo de organismos vivos.

**-Contaminación:** es la presencia en el ambiente de uno o más contaminantes o cualquier combinación de ellos que perjudiquen o resulten nocivos a la vida, la salud y el bienestar humano, la flora y la fauna o degraden la calidad del aire, del agua, del suelo o de los bienes y recursos en general.<sup>51</sup>

**-Prevención:** constituye la disposición anticipada de medidas para evitar daños al ambiente.

**-Sustancia Perjudicial:** toda aquella cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes creativos o entorpecer de los usos legítimos de las aguas del mar y, en particular

<sup>50</sup> Salgado y Salgado, Jose E. "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la Protección y Preservación del Medio Marino" Pemex Lex revista jurídica de Petróleos Mexicanos, Núms. 29-30, Noviembre-Diciembre 1990 pag. 30y40

<sup>51</sup> Op cit pp 40-44

toda sustancia sometida a control, de conformidad con el Convenio Marpol 73/78

**-Descarga:** es entendida en relación a las sustancias perjudiciales o con efluentes que contengan tales sustancias; se entiende cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.<sup>52</sup>

**-Buque:** se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes.<sup>53</sup>

Es oportuno hacer mención que la mayor contribución a la contaminación en el mar corresponde a la industria petrolera y no sólo por la transportación del producto, sino por toda logística que emplea. Sin embargo, los buques cisterna causan derramamientos y potencialmente son una fuente de contaminación importante, si consideramos que al 80% del crudo que se comercializa en el mundo se transporta por vía marítima.

Resumiendo : cabe señalar que dentro de la actividad petrolera mundial tenemos como principales fuentes de contaminación las siguientes:

- a) Yacimientos petrolíferos submarinos: presencia de hidrocarburos en el mar causados por afloramiento natural, chapopoterías, o como resultado de operaciones petroleras mar adentro. Durante estas operaciones se produce el funcionamiento defectuoso o incorrecto de equipos de perforación petrolera y de los buques tanque.
- b) Siniestros que ocurren mar adentro: encallamientos, colisiones, naufragios
- c) Las descargas de hidrocarburos causadas por los métodos utilizados para limpieza de los tanques y de las operaciones de deslastres de los buques tanque.
- d) Operaciones de traslado de hidrocarburos de un tanque a otro como sucede en el caso de transportadores de crudo de muy grandes dimensiones.
- e) Petróleo o derivados procedentes de fuentes terrestres.
- f) Fractura en las líneas de transporte submarino.
- g) Derrame de hidrocarburos que se ocasionan mientras se producen las operaciones de carga, descarga y suministro de combustibles.

Existen dos tipos de contaminación marina causada por buques: la contaminación accidental y la deliberada u operacional.

i) **La contaminación accidental** :tiene su origen en los riesgos que aumentan en función del número de buques y de la capacidad de sus tanques porque sus necesidades de transporte ameritan navegar por un sinnúmero de rutas.

ii) **La contaminación deliberada u operacional**: sucede durante las operaciones habituales del ciclo de un buque tanque petrolero que consiste en: almacenar en su puerto de origen un determinado producto, iniciar el viaje que lo llevará al puerto donde descargar lo que transporta, realizar la

operación de lastrado y posteriormente limpiar los tanques para volver a deslastrear, con el propósito

<sup>52</sup> C EOTMA CTRCA. SEDESOL, libros 3 y 4. Págs 15 y 20

<sup>53</sup> La Administración a que tienen a cargo los Gobiernos de los Estados con austeridad este operando el buque. Respecto a un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado respecto a las plataformas, fijas, flotantes, dedicadas a la explotación o exploración de las zonas marítimas de su soberanía en las cuales el Estado soberano ejerce derechos soberanos a los efectos de explotación y explotación de sus recursos naturales. La Administración es el Gobierno del Estado soberano interesado.

de volver a cargar

Los derrames pueden clasificarse como

i) **Derrame pequeño:** es aquel que ocurre durante la carga y descarga de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o como resultado de operaciones rutinarias de producción de hidrocarburos, y cuyas consecuencias sean menores

ii) **Derrame mediano:** es de mediana intensidad y sucede durante la carga y descarga o transporte de hidrocarburos o sustancias peligrosas, que constituyen amenaza a la salud humana o bienestar de la región inmediata

iii) **Derrame grande:** se le considera como tal a todo aquel que por su intensidad significa una amenaza grave a la salud pública y al bienestar del área inmediata que resulta afectada<sup>54</sup>

### 3.2. EL DERECHO INTERNACIONAL Y LA REGULACION ECOLOGICA

El Derecho Internacional se ha extendido a nuevas cuestiones "que anteriormente estaban reservadas al Derecho nacional, público o privado"<sup>55</sup> y que en conjunto con los acontecimientos regionales y mundiales nos permite hablar de una internacionalización del Derecho.<sup>56</sup> Desde 1956, en la conferencia especializada convocada por la FAO sobre recursos del mar, el tema de la contaminación de los océanos empezó a ser manejado desde el ángulo del derecho internacional.<sup>57</sup>

En este sentido, el problema de la contaminación del mar por hidrocarburos desde una perspectiva jurídica, es importante para poder establecer si las medidas llevadas a cabo por la sociedad internacional han sido efectivas o si se es necesaria una reglamentación más adecuada para prevenirla o en su caso controlarla. Así, la regulación y legislación sobre este tipo de problemas es poco útil si no está firmemente respaldada por la información tanto científica como técnica para atacar de mejor manera dicha problemática ambiental.

Así como los desastres ecológicos tienden a ser mayores en el mundo, las medidas para contrarrestarlos deben corresponder a la magnitud de sus posibles consecuencias, ya que la contaminación afecta en primer lugar a los ecosistemas, en segundo lugar a los países y, finalmente, al hombre.

Una de las partes más nuevas del Derecho Internacional es la referente a la preservación del equilibrio ecológico ambiental "sobre todo en lo que se refiere al medio marino, donde las

Una de las partes más nuevas del Derecho Internacional es la referente a la preservación del

<sup>54</sup> Lic. MARCELA CARRASCO BRETON "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COOPERACION, PREPARACION Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, 1990 Instituto Europeo de Estudios Maritimos, para abarcar el titulo del Suster en Derecho Maritimo, Gijón, España, 1992, p.25

<sup>55</sup> Velázquez Elizarraras, Juan Carlos. "Reestructuración general del derecho de en Temas selectos del nuevo derecho internacional, México, 1994, UNAM, pag. 31

<sup>56</sup> Ibid., pag. 21

<sup>57</sup> Vargas Soto, Juan A. "La contaminación de las aguas marítimas más allá de las fronteras nacionales, < el derecho" Cuadernos del Instituto Matías Romero de estudios diplomáticos, México, México, 1979, IMRED,

equilibrio ecológico ambiental "sobre todo en lo que se refiere al medio marino, donde las únicas medidas verdaderamente eficaces son las que se toman en el plano internacional"<sup>58</sup> Dentro del nuevo Derecho Internacional que comprende al Derecho Ecológico Internacional<sup>59</sup> se presenta un tema particularmente interesante como lo es la contaminación del mar por hidrocarburos, problema en que interviene directamente la acción de los Estados y origina una problemática mundial, la cual hace necesaria regular y establecer normas y sanciones a nivel internacional para prevenirla y, en el mejor de los casos, controlarla.

Si del derecho ecológico o ambiental hablamos, debemos referirnos a las fuentes creadoras del mismo, como son: los tratados y convenios; la costumbre; principios generales reconocidos por naciones civilizadas; y nuevas fuentes tales como recomendaciones y declaración de principios. Como fuente creadora de normas internacionales<sup>60</sup>, para el derecho ecológico encontramos la originada por los acuerdos o tratados internacionales<sup>61</sup>, en los que destacan los siguientes mecanismos:<sup>62</sup>

**A. Medidas de implementación.** Encomendadas a organismos gubernamentales con el fin de presionar a los países signatarios del acuerdo o convenio internacional para mantener control sobre la emisión de contaminantes en cada territorio.

**B. Medidas de supervisión.** Se debe actuar con buena fé, sin embargo, se hace necesaria la supervisión y la realización de reportes del cumplimiento de las obligaciones emanadas de los tratados o convenios.

**C. Procedimientos flexibles de modificación** Debido a que la degradación de los ecosistemas pueden cambiar de un momento y otro, ya sea por cuestiones climáticas o por la aparición de algunas sustancias consideradas peligrosas para el ecosistemas, se hace necesaria el establecimiento de normas flexibles en su modificación, pero al mismo tiempo coercitivas en cuanto a su aplicación y

**D. Programas y planes de acción.** En el caso especial del derecho ecológico internacional, los parámetros generales originados por los acuerdos internacionales necesitan en ocasiones modificarse, lo hacen en forma de protocolos y anexos

**E. Mecanismos y organismos de cooperación.** Nos referimos a la creación de organismos intergubernamentales de cooperación necesarios para el desarrollo y cumplimiento del derecho ecológico internacional. Asimismo, podemos referirnos a la creación de organizaciones internacionales no gubernamentales para la lucha de la problemática ambiental, tales como: "Green Peace International", "African Environmental Network", "Gobal Forum in Rio and Flaming Park"<sup>62</sup>

58. NEARAYAN AZQUEZ, Modesto. *Derecho Internacional Público*. México, 1988. Fide. Porrua. pág. 299

59. Al Derecho Internacional también se le puede nombrar Derecho Internacional del Ambiente o Derecho Internacional Ambiental

60. Sus características son: que sea un acuerdo internacional, celebrado por escrito, concluido entre Estados o entre Estados y Organizaciones Internacionales, o entre organizaciones internacionales, regido por el derecho internacional público, cualquiera que su denominación particular sea, sea que conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos

61. MULLER STYREZ, Hamberg Olin. "El derecho internacional como fuente creadora de normas ambientales". *PEMEX-LEN* Rev. julio-agosto. Instituto de 1991. Números 73-74. pág. 80-81

62. En México se creó en 1975 la organización no gubernamental denominada "Centro Mexicano de Derecho Ambiental"

Por lo que se refiere a la fuente denominada costumbre, que significa la "proposición de que la práctica es efectivamente productora de derecho", es también considerada como fuente creadora de normas ambientales que, aunque no ha producido gran cantidad de las mismas, ha ayudado a solucionar algunos problemas. Por ejemplo, en la decisión del caso "Corfu Channel" el cual propone el establecimiento del principio de que en caso de que una nación conozca del peligro que pueda existir de contaminación a otro país y no lo notifique, ésta última será responsable del daño ambiental ocasionado; de tal suerte, que la correcta aplicación de este principio podría limitar el uso excesivo de clorofluorocarbonatos (CFC'S), inclusive si el país infractor no forma parte de la Convención de Viena de 1985 para reducir el uso de CFC'S. Así la costumbre solo regirá en defecto de ley aplicable por lo cual en el derecho Ecológico Internacional el problema de la duración en que se puede presentar un acto para ser considerado como costumbre no tiene en realidad mucha importancia. En tercer término podemos referirnos a ciertos principios o valores reconocidos por la mayoría de las naciones con el fin de tratar de uniformar criterios de "interpretación y aplicación de las normas del Derecho Internacional y que se aplican directamente al asunto cuando no hay una regla formulada aplicable"<sup>63</sup>

En el Derecho Ecológico Internacional se presentan diversos principios generales, entre los que los que destacan los siguientes:<sup>64</sup>

**Principio de realidad.** Es decir, la necesidad de operar un análisis detenido de la realidad ambiental, considerando la regulación jurídica.

**Principio de solidaridad.** En cuanto a información, vecindad, cooperación internacional, igualdad y patrimonio universal.

**Principio de ordenamiento ambiental.** Referido al hecho de que la legislación ambiental debe ser coherente con los problemas que enfrenta la humanidad

**Principio de regulación jurídica integral.** Que significa que los Estados deben preocuparse de regular todo lo relacionado con el Medio Ambiente tanto a nivel interno como internacional.<sup>65</sup>

**Principio de ordenamiento ambiental.** Referido al hecho de que la legislación ambiental debe ser coherente con los problemas que enfrenta la humanidad.

**Principio de introducción de la variable ambiental en la toma de decisiones.** Es la inserción de la cuestión ecológica tanto en la política interior como exterior de los Estados y de los organismos intergubernamentales.

63. Nopel, *El caso, Derecho Internacional, México, 1986, Edic. Porra, p.22,195*

64. *Brasil-Roal, Derecho Ambiental Mexicano, Edic. Luvette XXI, México, 1987 pp. 1987 pp. 30-31*

65. *Baldemero Casarcho, Nuechal, El Nuevo Derecho Ambiental Internacional en el Seno de las Naciones Unidas (1970-1995), Tesis de Licenciatura, FCPE, Soctales/UNAM, México, 1995 p. 60*

**Principio de nivel de acción más adecuado al espacio a proteger.** Dirigido a establecer el ámbito de acción y repercusión de ciertas situaciones que acarreen un problema ambiental.

**Principio de tratamiento de las causas y los síntomas.** Consiste en que se deben combatir las causas de los problemas y no únicamente sus síntomas, responsabilizando a los culpables para tratar de frenar el problema.

**Principio de contaminación-paga.** El principio de que "el que contamina paga" (de forma literal) es muy importante, puesto que sería reconocido como principio general de Derecho Ambiental Internacional en el "Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990".

**Principio de Igualdad.** Referente a las condiciones de vida y en un medio digno, con la obligación de proteger y conservar el medio ambiente para su bienestar y el de los otros.

**Principio del derecho a un desarrollo sustentable.** Es decir, el desarrollo económico y social no debe desprenderse en ningún momento de la calidad del medio ambiente.

**Principio de soberanía estatal sobre los recursos naturales propios.** Además de que los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus recursos bajo su propia política ambiental, tienen también la obligación de asegurar que dichas actividades no perjudiquen al medio de otros Estados situados fuera de su jurisdicción nacional.

**Principio de no interferencia.** Implica la obligación de los Estados de no perjudicar en ninguna manera mediante sus actividades al medio ambiente de otros Estados.

**Principio de responsabilidades compartidas.** Concerniente a la responsabilidad e indemnización a las víctimas por daños ambientales.

**Principio de cooperación.** Relativo a la cooperación entre los Estados para la protección y preservación del medio ambiente sin interferir en la soberanía y en los intereses de los estados.<sup>66</sup>

**En lo que concierne a las fuentes subsidiarias de esta nueva gama del Derecho Internacional,**

<sup>66</sup> También podemos mencionar otros principios como por ejemplo el principio de prevención del daño del derecho ambiental, el principio de equidad del mismo y el de seguimiento de las especies en peligro de extinción.



destaca la jurisprudencia puesto que las decisiones judiciales, opiniones providencias de la Corte Internacional de Justicia contribuyen a fundamentar y a ampliar el margen legislativo del sistema normativo internacional ambiental.

Por otra parte tenemos que las recomendaciones y declaraciones de principios de conferencias, como son la de Estocolmo de 1972 y la de Río de 1992, son consideradas como nuevas fuentes del Derecho ecológico internacional; tal es el caso del Principio 13 de la Declaración de Río que se refiere a la necesidad de instaurar un "derecho internacional" en relación con la responsabilidad y la indemnización de los daños causados en el ambiente. Las resoluciones y declaraciones obtenidas con el consentimiento de los Estados en una Conferencia Internacional equivalen a un acto que resulta obligatorio para los Estados que las suscriben.<sup>67</sup>

Así, aunque el Derecho Ambiental se apoya principalmente en un dispositivo sancionador, sus objetivos son fundamentalmente preventivos. La represión conlleva a la prevención en cuanto que lo que pretende es por vía de la amenaza evitar que se produzcan los supuestos que den lugar a la sanción, pero en el Derecho Ambiental la coacción posterior resulta ineficaz en cuanto que, ya se produjeron las consecuencias biológicas y socialmente nocivas; de tal forma que a pesar de que la represión tenga una trascendencia moral, difícilmente se podrán compensar los graves daños causados.

De lo anterior determinamos la presencia de un tema particularmente interesante como lo es la contaminación del mar por hidrocarburos, situación en que interviene directamente la acción de los Estados y origina una problemática mundial, la cual hace necesaria regular y establecer normas y sanciones a nivel internacional para prevenirla y en el mejor de los casos, controlarla.

### 3.3. TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES BASICOS

Debido a la continua degradación de los ecosistemas, la comunidad internacional ha propiciado la creación de organismos internacionales gubernamentales especializados que busquen crear normas capaces de prevenir, disminuir o restaurar los problemas ambientales. Así para tratar eficazmente los problemas globales del ambiente y, de manera particular, el de la contaminación del mar por hidrocarburos, es evidente que se necesita la participación y cooperación de todos los países, para que a través de los diversos instrumentos jurídicos se puedan prevenir y disminuir los riesgos de contaminación marina.

Dichos instrumentos se han ido incrementando y evolucionando a través del tiempo y presentan una serie de obligaciones para los Estados. Podemos establecer cuatro grandes periodos en la evolución de los convenios: el primero, que se refiere a los intentos iniciales, va de 1926 a 1953, el segundo de 1954 a 1971, el tercero de 1972 a 1981 y, el cuarto de 1982 a la fecha.

El primer antecedente lo encontramos en 1926, cuando los Estados Unidos convocan a una

conferencia internacional para el control de la contaminación por hidrocarburos. Esta nunca se adoptó.<sup>68</sup> En los años treinta Gran Bretaña vuelve a plantear la mencionada problemática en la Sociedad de Naciones, resultando, en 1935, un proyecto de convenio que tampoco funcionó debido principalmente a la no aceptación de varios países a las propuestas presentadas.<sup>69</sup>

Posteriormente, con la creación de la Organización de las Naciones Unidas en 1945, se conformaron diversas agencias dedicadas a realizar recomendaciones y fijar responsabilidades en la materia,<sup>70</sup> como fue el caso de la Organización Marítima Internacional ( OMI) creada en 1948, que funcionó a partir de 1959, y cuyo propósito era el de "proveer la maquinaria necesaria para la cooperación entre los gobiernos de los Estados miembros en materia de normas y prácticas gubernamentales relacionadas con materias técnicas, incluidas aquellas concernientes o relativas a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques y vertimientos"<sup>71</sup>

El segundo período inicia en 1954, cuando aún no estaba ratificado el convenio constitutivo de la OMI. Gran Bretaña toma la iniciativa y convoca a una conferencia internacional para tratar el problema de la contaminación del mar por hidrocarburos, donde se acordó, en la ciudad de Londres el 12 de mayo del mismo año, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (oilpol), que resulta ver el primer tratado internacional para prevenir la contaminación producida por descarga de hidrocarburos desde los buques mercantes.<sup>72</sup>

### 3.3.1 Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos 1954. (OILPOL 54/69/74)

#### a. Antecedentes

Conforme ha transcurrido el tiempo, las civilizaciones han sufrido modificaciones en su medio ambiente. En las últimas décadas se han suscitado graves problemas originados todos ellos por el hombre, como lo es la contaminación del mar, ocasionado así la elaboración de convenios y acuerdos internacionales, con el propósito de evitarla y contenerla.

Esta problemática se inició con el transporte marítimo de petróleo, entre 1860 y 1885, cuando los buques fueron adaptados para estos fines, como el primer buque especial para transportar hidrocarburo, el llamado S.S. "Glukauf". Sin embargo, fue hasta 1914 cuando se introdujo combustible en los buques tanque, comenzando así con el verdadero problema de la contaminación del mar.

Ya antes, en 1911, se había elaborado el primer instrumento jurídico con el objeto de regular las descargas de petróleo: "Oil Navegable Waters Act", aprobado en 1921 y que entró en vigor

68 Martín Alatorre, Ramón, "El Nuevo Derecho Ambiental", A601r, a seg 5, 6 y 933 avuso, Madrid, 1977, pág.548, en (Crista Reyes,

Gabriel,

69) Petróleos Mexicanos ante el daño ecológico", Primer Lex, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, Num. 15-16, julio-agosto, 1989, pág. 13

70 "Mares más limpios" papel de la OMI en la década de los noventa" OMS, Londres, W7133) pag. 2

1) Ibid. p.0171

72 Salgado y Salgado, José Estebán, "La labor Organización Marítima Internacional en favor de la protección y preservación del medio marino" PEMEX Rev. Jurídica de Petróleos Mexicanos, Julio-agosto de 1989,

Num 13-14, p. 26

en Febrero de 1923.

En 1926 se realizó la Primera Conferencia Internacional sobre la Contaminación del Mar por hidrocarburos en la ciudad de Washington, D.C. Durante 1934 se formó un Comité de expertos en Contaminación por Hidrocarburos integrado por: Dinamarca, Francia, Italia, Japón, Gran Bretaña y Estados Unidos; el cual trató de fundamentar las bases para realizar un Convenio sobre el tema, pero se vió obstaculizado por el estallido de la segunda mundial.

El OILPOL 54/69 se concretiza principalmente por lo ocurrido al buque tanque Torrey Canyon, creandose el documento intitulado "La Prevención de la Contaminación de las aguas del Mar por Hidrocarburos " que fue enmendado en 1962 y en 1969 (OILPOL 54/69) y firmado en Londres el 12 de Mayo de 1954, entrando en vigor internacionalmente el 26 de julio de 1958. Este Convenio se convirtió en un importante Tratado debido a que sirvió para salvaguardar los mares contra la contaminación causada por hidrocarburos o mezcla de ellos. La OMI desempeñó un papel muy importante en tratar de prevenir dicho problema y en elaborar medidas de seguridad en el mar.

El Convenio OILPOL constituyó un gran esfuerzo, sin embargo algunas de las medidas tomadas no resultaron ser lo suficiente estrictas y efectivas, por lo que se convocó a una Conferencia Internacional para estudiar y hacer más precisas las regulaciones contenidas.

#### b. Contenido.

Al Convenio lo constituyen 20 artículos, 2 protocolos, V apéndices y 5 anexos.

En este instrumento se define como hidrocarburo al petróleo crudo, combustible líquido, fuel oil, diesel pesado y aceites lubricantes. Por mezcla de hidrocarburos: toda mixtura de hidrocarburos.

La Contaminación que resulta de realización de las operaciones ordinarias de buques tanque y las descargas de desechos oleosos de los espacios de máquinas de todos ellos, unida al aumento de la actividad marítima del siglo, había incrementado la preocupación de los Estados. Por tal motivo fue necesario lastrear con agua de mar los buques tanque sin carga para que tuviera las condiciones óptimas de navegación, originando con el paso del tiempo que las de lastre se contaminara con los residuos adheridos a las paredes y al fondo de los tanques de carga de hidrocarburos, y en consecuencia la descarga al mar de las mismas aguas.

Todo ello indujo que el Convenio: prohibiera toda descarga de hidrocarburos o mezcla de hidrocarburos, que no cumpliera determinadas condiciones; promoviera la declaración de infracción posible, conforme a la legislación del territorio del cual dependiese el buque; y, propusiera la implantación, por cada Estado contratante según su legislación, de sanciones suficientes y severas contra las descargas ilegales.

El objeto central del Convenio fue la protección de las aguas del mar frente a la contaminación por hidrocarburos, siendo establecidas "zonas prohibidas" que se extendían como mínimo hasta 50 millas de la costa más cercana, en las cuales no estaban permitidas las descargas de hidrocarburos.

Se adoptan las primeras enmiendas al Convenio en 1962, que en su mayoría se relacionan con

las definiciones, el intercambio de información y procedimiento legales por contravenciones; los procedimientos para hacerse Parte del Convenio; los sistemas de enmiendas; los territorios bajo la jurisdicción de Naciones Unidas; las zonas prohibidas; y, el registro de hidrocarburos. Por su parte, la OMI adoptó otras enmiendas en 1969 que incluyeron: la prohibición de descargas de hidrocarburos ocasionadas por operaciones normales de buques tanque, con excepción de las siguientes condiciones:

- 1.-El volumen total de la descarga de un buque tanque, en un viaje en lastre, no debe exceder, de 1/15.00 de su capacidad total de carga;
- 2.-La tasa instantánea de descarga no debe exceder de 60 litros por milla que sea navegada; y,
- 3.-La descarga se efectúa a más de 50 millas de la costa más próxima.

Es exigencia del OILPOL 59/69 que se lleve un Registro de hidrocarburos a bordo, así como todas las operaciones relacionadas como: lastrado, deslastrado, limpieza de tanques de carga o combustibles, descarga de residuos oleosos, etc.

Este Convenio tuvo algunas limitaciones vinculadas por ejemplo con descargas de mezclas oleosas por los buques tanque nuevos, cuya capacidad de 20,000 toneladas brutas, estaba prohibida fuera de las zonas de restricción, con restricciones como que esas mezclas no debían permanecer tanto tiempo en el buque porque no era conveniente (esto ocurrió cuando se detectaron fallas en la recepción en tierra).

Se realizaron estudios para no depender únicamente de las instalaciones de recepción; sin embargo, los problemas se siguieron presentando a tal grado que se prohibió la descarga de mezclas oleosas, salvo que se cubriera los siguientes requisitos: que,

- el buque tanque se desplace en ruta.
- el gasto instantáneo de descarga conteniendo aceite no exceda de 60 litros por milla
- la cantidad total de aceite descargado en un viaje de lastre no exceda de 1/15.000 de la capacidad total
- el buque tanque se encuentre a más de 50 millas de tierra

Haciendo hincapié en el sistema de retención a bordo, las enmiendas de 1971 limitaron la magnitud hipotética de derrame de aceite en el caso de abordaje o encallamiento a un valor variable entre 30,000 y 40,000 m<sup>3</sup>, lo cual implicó el arreglo de los buques, el doble fondo, la interposición de lastre limpio, etc.

La asamblea de la entonces OMI por su Resolución A 176(IV), del 21 de Octubre de 1969, convocó a una Conferencia para tratar el tema de la contaminación del mar por tierra y aire, causada por buques y otros equipos que operan en el medio marino, considerándose para ello la información de las Naciones Unidas. Así se incluyeron en la agenda de la Conferencia de 1973, los siguientes parámetros:

- Revisión del Convenio Internacional de 1954 (OILPOL/54) para la prevención de contaminación del mar por petróleo, para eliminar la contaminación en el mar en forma intencional y deliberada.

- Ampliar el OILPOL/54 o establecer una nueva Convención en la que se proporcione una completa eliminación de la contaminación en el mar, ya sea internacional o deliberada por actividades como: lavado de tanques, descarga de aguas de sentinas incluyendo sustancias nocivas y peligrosas que no fueran hidrocarburos.
- Ampliar el OILPOL/54 o establecer una Convención a fin de indemnizar los derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas que pueden resultar de accidentes.
- Establecer un instrumento relacionado con la seguridad en el transporte de productos peligrosos desde el punto de vista del medio ambiente marino.
- Establecer un instrumento relacionado con un dispositivo o tratamiento para aguas de lastre.
- Establecer un plan para una efectiva entrada en vigor de los convenios existentes o futuros.

En 1971, el OILPOL/54 sufrió algunas enmiendas :

Se hace más obligatoria la protección del mar y sus costas de la contaminación provocada por descargas deliberadas de buques tanque, básicamente como consecuencia de operaciones de rutina de desastre o lavado de tanques. También se especifican las zonas prohibidas de la costa hasta una distancia mínima de 50 millas dentro de las cuales no se debían efectuar descargas con sustancias que contengan aceite; asimismo, se prohíben definitivamente las descargas con un alto contenido de aceites de los buques nuevos que tengan un arqueo bruto de 20,000 toneladas; y se extiende la aplicación del Convenio a buques de menor arqueo bruto: 150 toneladas o más y a buques o buques tanque considerados por el Convenio de 1954.

El 20 de enero de 1978 entró en vigor el OILPOL/69 con la ratificación de 70 Estados Miembros, pero de hecho su duración abarca hasta el 2 de octubre de 1983 en que se forma el MARPOL. Efectivamente, la creciente adhesión de países al MARPOL 73/78 atenuó la relevancia del OILPOL 54/69, sin embargo no debe pensarse que éste se encuentra denunciado o extinto, pues los estados Partes que no se adhirieron al MARPOL se obligan a cumplir con sus normas en su totalidad

Lamentablemente, este convenio no resultó ser muy eficaz, debido a que la cantidad de hidrocarburos transportados por el mar se incrementaba constantemente, así como el número y tamaño de los buques tanque, por lo cual la contaminación por hidrocarburos era cada vez más intensa.

De ahí la necesidad de revisar y enmendar el OILPOL en varias ocasiones (1962, 1969 y 1971), con el fin de adaptarlo a las necesidades determinadas por la propia problemática de la contaminación marina, por ejemplo, era una realidad el que no se había contemplado la posibilidad de la contaminación del mar debido a accidentes de los buques tanque, pues únicamente se había observado la ocasionada por las maniobras propias de los mismos.

A partir de este momento se reconoció la contaminación del mar por hidrocarburos como un problema internacional, que únicamente podría resolverse si las naciones acordaban y llevaban a cabo medidas conjuntas.

De esta forma y para discutir el grave problema que significaba seguir contaminando y que dicho problema iba en aumento, el gobierno de Bélgica celebró la Conferencia Jurídica Internacional sobre Daños Causados por Contaminación de las Aguas del Mar en noviembre de 1969

De esta conferencia se logró la adopción de dos convenios muy importantes y tres resoluciones: el Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos (*Intervention 69*), Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (*CLC 69*) la resolución para constituir un Fondo Internacional de Indemnizaciones para resarcir daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (*FUND 71*) la solución sobre cooperación internacional en materia de contaminación por agentes distintos a los hidrocarburos y la resolución sobre el Informe del Grupo de Trabajo relativo al Fondo.

Mención aparte merece el Convenio Internacional para Prevenir la contaminación por Buques ( *MARPOL 73/78* ), originado de la Conferencia Internacional sobre Contaminación por Buques, celebrada en 1973. Veámoslo con más detalle a co

### 3.3.2. Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen o puedan causar una Contaminación por Hidrocarburos (*INTERVENTION 69*).

#### a. Antecedente:

Este Convenio surgió como consecuencia directa del accidente del buque "Torrey Canyon". En la citada Conferencia promovidas por Bélgica se aprobó este tratado internacional, conocido como *Intervention 69*, cuyo objetivo fue el de enfrentar situaciones de emergencia causadas por agentes marítimos, derivados de la contaminación por hidrocarburos, para proteger los intereses de las poblaciones de los Estados Parte.<sup>73</sup>

#### b. Contenido

Consta de 17 artículos y I Anexo, dividido en 2 capítulos: el primero trata de la conciliación y el segundo del Arbitraje. Cuenta actualmente con 62 estados Miembros .

La aplicación de este Convenio se extiende hasta alta mar, como se menciona en el artículo 1 :

"Las Partes Contratantes pueden tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir o eliminar los peligros graves inminentes que representan para sus o intereses conexos una amenaza de contaminación de las aguas por hidrocarburo, a consecuencia de un accidente de mar u otros actos..."

La expresión "accidente de mar" señala los procedimientos de notificación en caso de siniestro y los de resolución de las controversias a través de las vías de conciliación y arbitraje. Por medio de este Convenio se otorgan facultades a las Partes Contratantes para poder tomar medidas en caso de accidentes de mar, que ocasionen contaminación por hidrocarburos, al

73. Valcárcel y Salgado, Jorge E. "Importancia de los convenios internacionales relativos a la prevención de la contaminación de la contaminación del mar por hidrocarburos". Un Homenaje a don César Sepúlveda. Escritos Jurídicos. UNAM. México, 1995. 1995, pág.. 113

mismo tiempo que pongan en peligro el litoral o sus intereses.<sup>74</sup>

Antes de ejecutar alguna medida, la Parte deberá notificar las disposiciones que se aplican a las personas físicas o jurídicas cuyos intereses se afecten, tomándose en cuenta el resultado de la consulta. Si se presentara una extrema urgencia, el Estado que resultó afectado puede actuar tomando medidas pertinentes, aún sin haberlo consultado, con el afán de impedir riesgos a la vida humana y prestar ayuda a las personas afectadas.

Un "accidente marítimo" se entiende como abordaje, varada u otro siniestro de navegación a bordo de un barco. Como "Barco" se conceptúa a toda nave apta para navegar, incluyendo las instalaciones que son usadas para la explotación y exploración de los recursos del fondo de los mares, océanos o subsuelo, sin tomar en cuenta las plataformas de perforación, y sin incluir los barcos o barcasas.

En su anexo, el Convenio contiene procedimientos de Conciliación y Arbitraje a los que someten las Partes interesadas en caso de no llegar a resolver sus controversias por vía pacífica.

Por instancia de una de las Partes, generalmente la afectada, al no resolverse el problema de reparación del año y del valor de la indemnización mediante la negociación, ambas partes se deberán someter a una conciliación. Así se constituye una Comisión de Conciliación, donde la parte actora aportará el objeto de la petición y todos los demás elementos que apoyen la exposición del caso. La Comisión conciliadora está integrada por tres miembros; uno, por la parte que tomó las medidas; otro, por la parte afectada; y, una tercera calificada nombrada por dos anteriores, quien será el Presidente de la Comisión.

Según el artículo 3 del Capítulo I y el artículo 14 del capítulo II del anexo, basado en el artículo 41 del mismo, se prevé la designación de cuatro personas capaces por cada Parte Contratante, quienes no deben ser ciudadanos de ese país. Cabe destacar que este nombramiento es renovable cada seis meses.

Según el artículo 3 del Capítulo I y el artículo 14 del capítulo II del anexo, basado en el artículo 41 del mismo, se prevé la designación de cuatro personas capaces por cada Parte Contratante, quienes no deben ser ciudadanos de ese país. Cabe destacar que este nombramiento es renovable cada seis años.

La Comisión puede llevar a cabo investigaciones, citar testigos, solicitar documentos e informes a cada una de las partes para poder conciliar y llegar a la solución del caso. El fracaso de la Conciliación se verificará si noventa días después de la notificación, ninguna de las partes ha informado a la otra parte la aceptación, o bien, si la Comisión no dicta la recomendación en el plazo de un año a partir de la fecha de su designación.

Los gastos del procedimiento serán absorbidos proporcionalmente por todas las partes involucradas. Si fracasa la Conciliación, el Convenio señala que las partes tienen que

<sup>74</sup> "Convención Internacional relativa a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos" aprobada el 29 de noviembre de 1969 en Bruselas, Bélgica. Registro de Acuerdos

someterse a Arbitraje en los ochenta días siguientes.

El Tribunal se constituye en los términos similares a los de la Comisión Conciliatoria, estableciéndose las propias reglas de procedimiento. La sentencia es un recurso del tribunal que se otorga conforme al contenido de los Artículos, 17, 18 y 19 del Capítulo II del Anexo.

Este convenio entró en vigor el 6 de mayo de 1975 y México se adhirió a él el 8 de abril de 1976, ratificándolo el 25 de mayo de 1976.

### 3.3.3 Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos (CLC/69/76/84)

#### a. Antecedentes.

El Convenio CLC/69 fue aprobado el 29 de noviembre de 1969 y entró en vigor el 19 de Junio de 1975.

Ha registrado además tres protocolos o enmiendas: el primero del 19 de noviembre de 1976 y entró en vigor el 8 de abril de 1981. Reemplaza la unidad de cuenta de limitación de responsabilidad de francos oro Poincaré a Derechos Especiales de Giro (DEG), de acuerdo con lo dispuesto por el Fondo Monetario Internacional. El segundo protocolo, aprobado el 25 de mayo de 1984, que no ha entrado en vigor "preve una limitación de tres millones de unidades de cuenta (DEG) para buques de 5,000 toneladas de registro bruto y por cada tonelada adicional se sumarán 420 unidades de cuenta (DEG) a la cantidad antes mencionada".

El tercer protocolo, adoptado el 27 de noviembre de 1992, que tampoco ha entrado en vigor, reduce la exigencia, dispuesta en el CLC/84, de que seis de diez países lo ratifiquen y cuenten con flotas que excedan de un millón de toneladas de registro bruto de buques-tanque a cuatro países para su entrada en vigor.

Para México, el convenio CLC/69 entró en vigor el 9 de agosto de 1994, al igual que su primer protocolo; mientras que al segundo y tercero de ellos se adhirió el 13 de mayo de 1994.

#### b. Contenido.

El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CLC/69) tiene como objetivos: garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causados por la contaminación que haya sido resultante ya sea de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los barcos; adoptar internacionalmente reglas y procedimientos uniformes para resolver cualquier cuestión de responsabilidad; y, prever una indemnización equitativa para tales casos. Este instrumento jurídico se aplicará a los daños de contaminación sufridos en el territorio, incluyendo el mar territorial y la zona económica exclusiva, de un Estado contratante y también aplicará las medidas necesarias para prevenir o reducir los daños por contaminación en el territorio de un Estado parte.

De acuerdo al convenio, los daños por contaminación son:



- a) Las pérdidas o daños causados fuera del buque, por transporte de hidrocarburos.
- b) La contaminación resultante de derrames o descargas procedentes de la embarcación, dondequiera que ocurran tales derrames o descargas.
- c) Las pérdidas o daños causados por las medidas preventivas incluidos sus costos.

En este convenio se responsabiliza al propietario del buque, de *todos los daños por contaminación causados*, exceptuando aquellos casos en los cuales dicha contaminación se origine como resultado de un acto de guerra (también se excluye de las disposiciones del convenio a los buques de guerra), un fenómeno natural, una acción intencionada de un tercero, o por la negligencia de cualquier gobierno u otra persona responsable (autoridad) del mantenimiento de las ayudas a la navegación (como por ejemplo las luces). *En estos casos, el propietario del buque podrá ser exonerado parcial o totalmente de responsabilidad. De igual forma, en caso de que sean dos o más barcos los causantes de los daños sus propietarios incurrirán en responsabilidad mancomunada.*

En el Convenio CLC/69 se dispone además la subscripción de un seguro a todos los buques que transporten más de 2,000 toneladas de hidrocarburos a granel, esto con el fin de cubrir los daños que se produjesen en caso de algún incidente.

Ante un derrame de hidrocarburo el CLC/69 establece el principio de responsabilidad por culpa, lo cual debe ser probado dentro de la causa del incidente que provoqué la polución. A juicio de ciertos analistas el criterio de responsabilidad parecía insuficiente y quizá inadecuado frente a los riesgos y daños derivados del transporte de hidrocarburos en forma masiva.

Por otro lado, la identificación de la persona que opera el buque (operario) es requisito trascendente para hacerlo responsable del daño ocasionado, aunque el ámbito de la navegación mercantil es complejo y confuso, más aún tratándose de asuntos como la titularidad de la explotación (contrato de arrendamiento, fletamento, sociedades filiales, banderas de conveniencia, etc.). Las reglas sobre los daños marítimos como abordajes, naufragios, etc., resultaban inadecuadas frente a accidentes de derrames mayores originados por buques tanque que también eran cada vez más grandes.

Se abrió una nueva discusión sobre la responsabilidad de los Estados y de los propietarios de las cargas, navieros, dueños de los buques y los que explotan comercial o marítimamente un barco, siendo o no propietarios. Asimismo, se llevó a cabo una discusión estricta sobre los problemas de la *licitud, imputabilidad* y la reparación de daños provocados por la contaminación marina, lo que completa la responsabilidad por daños transfronterizos en el derecho internacional.

En un caso de responsabilidad por un hecho ilícito, la víctima puede aportar las pruebas correspondientes sobre el acto o la omisión que originó el hecho ilícito. Por su parte, corresponde al Estado o parte responsable proporcionar las pruebas que lo excluyan de la *ilicitud que se le impute.*

El artículo 59 ubica el concepto de responsabilidad civil como: "...la obligación de carácter civil de reparar el daño pecuniario causado directamente, ya sea por hechos propios del obligado a la reparación o por hechos de personas que dependen de él, o por el funcionamiento de cosas cuya vigilancia está encomendada al deudor de la reparación."

Se afirma que la responsabilidad contractual civil, es la que se produce por el incumplimiento de un contrato o convenio que exige una conducta según el standard que la ley supletoria le asigna, y que en la responsabilidad: la culpa contractual se presume, y la extracontractual debe ser probada por la persona que recibió el daño o la víctima, exceptuando los casos en que la ley facilite a la víctima la situación, estableciéndose presunciones de culpa a la forma de actuar del hechor.

De acuerdo con el art. III se responsabiliza al propietario de un barco en su inciso 1 pero también se tiene la excepción en el inciso 2, como se expone a continuación:

### Artículo III

1.- Salvo cuando se den las circunstancias que están previstas en los párrafos 2 y 3 de este artículo, el propietario de un barco, al ocurrir un siniestro o al suceder el primer acontecimiento si el siniestro consistiera a una serie de ellos, será responsable de todos los daños por contaminación causados por los hidrocarburos derramados o descargados desde el barco a resultas del siniestro.

2.- No podrá imputársele responsabilidad al propietario si prueba que los daños por contaminación:

- a) resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e 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 para causar daños, o
- c) fue totalmente causada por negligencia, acto agresivo de cualquier Gobierno y/o autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

3.- Si el propietario prueba que los daños por contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causarle daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad.

4.- No podrá elevarse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización para resarcimiento de daños por contaminación que no se atenga a las disposiciones de este Convenio. No podrá elevarse ninguna reclamación basada en daños por contaminación en virtud de este Convenio o de otro modo, contra los dependientes o agente del propietario.

5.- Ninguna disposición de este Convenio limitará el derecho que ampare al propietario para interponer recurso contra terceros."

Como ya se mencionó anteriormente, el Convenio hace especial hincapié en el hecho de que cuando se produzcan derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de dos o más barcos y de los mismos resulten daños por contaminación, los propietarios de los barcos encausados que no están exonerados en virtud de los establecidos en el artículo III incurrirán en

responsabilidad mancomunada y solidaria por todos los daños que no sea posible prorratear razonablemente.

En síntesis, el Convenio CLC/69 se refiere al fundamento o base y al grado de responsabilidad de los propietarios de buques o de cargas, ya sean Estados u otras personas físicas o morales que causen una contaminación de hidrocarburos.

### 3.3.4 .Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Contaminación por Contaminación de Hidrocarburos FUND/71/PROT/76/84.

#### a. Antecedentes.

De la ya antes citada Conferencia Jurídica Internacional en Bruselas en 1971, se dió origen a la adopción del Fondo Internacional de Indemnización de Daños ocasionados por la Contaminación de Hidrocarburos (IOPCFUND), aprobado el 18 de diciembre de 1971. Con esto se cumplía un mandato al Comité Jurídico de la OMI, para elaborar un proyecto de plan de indemnización para las víctimas de desastres por derramamiento de petróleo de importancia.

#### b. Contenido.

Este Convenio complementó al CLC/69 por Responsabilidad Civil, el cual fue útil para el pago de indemnizaciones por derrame de hidrocarburo, procurando resolver problemas de carácter jurídico y financiero. Por ejemplo, el CLC/69 se basó estrictamente en la responsabilidad del propietario del buque, para quien no preveía una obligación objetiva; también las cifras límite eran insuficientes al ocurrirle un siniestro a un gran buque petrolero, con capacidad mayor de 100 mil toneladas, y por tal motivo era requerida una indemnización más elevada.

Así, en la conferencia de 1969, se creó el Fondo Internacional para el financiamiento de los intereses relacionados con la carga, lo cual beneficia al propietario del buque, y proporciona adicionalmente a las víctimas de los daños por contaminación de hidrocarburos una cantidad de indemnización superior a la establecida por el CLC/69.

Se puede resumir el contenido del Convenio del Fondo en los siguientes propósitos:

- Otorgar una indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, en la medida en que la protección establecida por el Convenio CLC/69 sea insuficiente o inadecuada.
- Dar ayuda a los propietarios de los buques, respecto de la carga financiera adicional que les impone el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, la que sólo se otorgará si se sujeta la ayuda con el propósito de que se garantice la observancia de diversos convenios relacionados con la labor de la OMI, como el SOLAS 74/78/88, MARPOL 73/78, STW/78 y LI/66.
- Llevar a la práctica los propósitos conexos establecidos en el Convenio CLC/69.

El fondo IOPC se obligó a pagar las indemnizaciones a las víctimas con excepción de algunas

excluyentes

"a) Que los daños sean consecuencia de un hecho de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección.

b) Que los daños fueran ocasionados por un derrame o descarga de hidrocarburos procedentes de un barco de guerra o de algún otro perteneciente al Estado explotado por él, y exclusivamente dedicado a los servicios propios del mismo, es decir no comerciales.

c) Si el demandante no puede demostrar que el daño sea consecuencia del siniestro de uno o más barcos."

Los Estados Parte no recibirán indemnizaciones por el Fondo IOPC en los siguientes casos:

a) Por ser conducta dolosa

b) Si el accidente es debido, aun cuando sea parcialmente, al incumplimiento de algunos convenios.

De igual forma, se le concede al propietario del buque algunas excepciones con las cuales queda liberado del pago de indemnización,<sup>75</sup> e inclusive si éste no puede pagarle a las víctimas, o si la indemnización resultara insuficiente, el Fondo cubrirá el pago a Estados y personas que sufran los daños por contaminación de hidrocarburos.

Anteriormente se mencionó el límite que establece el CLC/69 del pago de indemnización para el propietario de un buque,<sup>76</sup> en donde se ordena el importe máximo de la indemnización debida por el Fondo por cada siniestro en virtud del Convenio de 1969 en la cantidad de 600 millones de francos,<sup>77</sup> pero la suma total pagada por el propietario del buque y el Fondo no deberá rebasar los 600 millones de unidades de cuenta (DEG),<sup>78</sup> equivalente a 58 millones de libras esterlinas u 89 millones de dólares americanos.<sup>79</sup>

El Fondo IOPC puede, además, proporcionar asistencia a los Estados parte amenazados o afectados por una contaminación por hidrocarburos, ya sea a través de personal técnico, materiales o facilidades de crédito, entre otras.

Como ya lo mencionamos, el Convenio del Fondo IOPC fue aprobado el 18 de diciembre de 1971 y entró en vigor el 16 de octubre de 1978. Se adoptaron tres protocolos de enmienda: el primero del 19 de noviembre de 1976, en vigor a partir del 22 de noviembre de 1994, adecúa el Convenio al sistema de unidades de cuenta (DEG); el segundo, del 25 de mayo de 1984, en el cual se incrementan los límites de responsabilidad, pudiéndose pagar una indemnización mayor a las víctimas de contaminación por hidrocarburos; y el tercero, adoptado en la conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente de 1992.

<sup>75</sup> Excepciones establecidas en el Convenio de Responsabilidad Civil y mencionadas en la pág. 21.

<sup>76</sup> Ver las enmiendas al segundo protocolo del CLC/PROT/84.

<sup>77</sup> "Convenio Internacional de constitución de un fondo internacional de daños causados por la contaminación de hidrocarburos" en Registro de acuerdos internacionales... op. cit., pag. 102. Aquí se establecía inicialmente la cantidad de 450 millones de francos si el Estado parte no es miembro del FMI.

<sup>78</sup> Salgado y Salgado, Jose Eusebio, "Importancia de los convenios internacionales relativos...", op. cit., pág. 321. En un principio el límite era 30 millones de unidades de cuenta (DEG).

<sup>79</sup> Annual Report, 1995, International Oil Pollution Compensation Fund, Great Britain, 1995, p. 15.

México se adhirió y adoptó el Convenio del Fondo IOPC el 9 de agosto de 1994; a su primer y segundo protocolo el 13 de mayo de 1994 y solo se adhiere al tercer protocolo de 1992, el 22 de mayo de 1994.<sup>80</sup>

Asimismo, y simultáneamente a la adopción de los convenios CLC y Fondo, se establecieron otros dos sistemas voluntarios de compensación privada por los propietarios de compañías petroleras de buque-tanque: TOVALOP y CRISTAL.

3.3.5. El Acuerdo Voluntario de Armadores de Buques Tanque concerniente a al Responsabilidad por Contaminación de Petróleo ("Tankers owners Voluntary Agreement Concerning Liability for oil Pollution") (TOVALOP) 1969

Este instrumento establece que únicamente los gobiernos nacionales pueden entablar demandas en contra de los propietarios de barcos (armadores) por el costo de limpieza del daño ocasionado en sus tierras o estructuras.<sup>81</sup>

Este se debe a que el CLC considera responsable de los daños derivados de la contaminación del mar por hidrocarburos a los propietarios de los buques, por lo cual el TOVALOP indemniza a los gobiernos por los gastos para la prevención de la contaminación o para limpiar cuando es causada por negligencia.<sup>82</sup>

Este acuerdo y su suplemento (la enmienda de 1987) establecen un máximo de 70 millones de dólares.,<sup>83</sup> cobertura financiada por los Clubes de Protección e Indemnización (PANDI),<sup>84</sup> TOVALOP se aplicará cuando no se aplique el convenio CLC. Es decir, que para tener derecho a ser compensado por el TOVALOP, el perjudicado deberá comprobar que no ha sido compensado por el CLC o por el Fondo, o también si la compensación que ha alcanzado por aplicación de estos dos convenios ha sido completa. Cabe señalar que mientras el primero se encarga de los petroleros de lastre, el segundo lo hace a los petroleros cargados.

3.3.6.El Contrato referente al suplemento Interino de Responsabilidad de Armadores por Contaminación por Hidrocarburos ("Contract Reading and Interin Supplement to Tanker Liabilities for Oil Pollution") (CRISTAL, 1971).

El CRISTAL se aplica para compensar indemnizaciones de gastos por medidas de prevención de la contaminación. Es un sistema financiado por las contribuciones de los propietarios de las cargas de petróleos que son transportadas por vía marítima.<sup>85</sup> Los hidrocarburos, por su parte, que sean causantes de la contaminación marina deben ser propiedad de una de las Partes del contrato CRISTAL y el buque-tanque envuelto en el suceso tiene que estar en el registro de TOVALOP.

La compensación de los daños bajo el contrato CRISTAL se aplicará si se rebasan los límites

<sup>80</sup> A pesar de que no han entrado en vigor internacionalmente el segundo y tercer protocolos.

<sup>81</sup> Hunter, David. "Panorama de los reglamentos ambientales internacionales sobre contaminación en el mar" en Pemex-Lex. Rev. Jurídica de Petróleos Mexicanos, noviembre-diciembre de 1990, Núms. 29-30, p. 23.

<sup>82</sup> Dorantes Heredia, Claudia Angelica, Contaminación del mar por hidrocarburos. Tesis profesional, UNAM-FCPyS, México, 1986, pág. 33.

<sup>83</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio, "Ley de contaminación por petróleo de los Estados Unidos, 1990" Pemex-Lex Rev. Jurídica de Petróleos Mexicanos, enero-febrero de 1991, Núms. 31-32, p. 29.

<sup>84</sup> *Ibid.*, 1990.

<sup>85</sup> Osorio Astillm, Abel. La responsabilidad de los buques en materia de contaminación marítima. Tesis de doctorado, Fac. Derecho, UNAM, 1996, pag. 158

establecidos por TOVALOP y cuando los límites de la reclamación excedan los del Fondo. Pero para tener derecho a ésta, el reclamante involucrado deberá ser parte del Convenio del Fondo, de CRISTAL y de TOVALOP. CRISTAL dispone un máximo de compensación de hasta 135 millones de dólares.

La compensación de los daños bajo el contrato CRISTAL se aplicará si se rebasan los límites establecidos por TOVALOP y cuando los límites de la reclamación excedan los del Fondo. Pero para tener derecho a ésta, el reclamante involucrado deberá ser parte del Convenio del Fondo, de CRISTAL y de TOVALOP. CRISTAL dispone un máximo de compensación de hasta 135 millones de dólares.

No obstante estos acuerdos voluntarios, las siete compañías petroleras más importantes formaron en 1985 el Acuerdo entre Armadores sobre Responsabilidad por Contaminación (Pollution Liability Agreement among Tanker Owners) PLATO y, aunque éste no prosperó, dio lugar al suplemento de TOVALOP.

Es importante señalar que TOVALOP y CRISTAL desaparecerán en el momento en que el Convenio FUND (IOPC) cuente con un mayor número de miembros, al ser éste último un convenio de carácter intergubernamental y los dos primeros privados.

El período que va de 1954 a 1971 se caracteriza por tomar en cuenta, por primera vez, la preocupación internacional para combatir la contaminación marina, adoptando convenciones internacionales de carácter multilateral dedicadas específicamente al problema en cuestión.<sup>86</sup> Así, encontramos, que "las innovaciones que se introducen dentro del campo de la responsabilidad civil, permanecen dentro del ámbito de la responsabilidad privada, sin que se trate el problema de la responsabilidad del Estado por daños generados por la polución".<sup>87</sup> Es decir, la responsabilidad queda limitada a personas privadas, individuos o compañías.

A este período corresponden las convenciones Intervention/69, CLC/69 y Fund/71, las cuales al ser modificadas por sus respectivos convenios pasan a formar parte del segundo período.

El tercer período que abarca de 1972 a 1979, se caracteriza porque los acuerdos o tratados internacionales no tratan únicamente la contaminación marina por hidrocarburos o radiactiva, sino que además, se refieren a otros agentes contaminantes como el material dragado, los desechos industriales y los cienos,<sup>88</sup> resultantes de la operación de tratamiento de aguas cloacales que, al no ser utilizados como fertilizantes en terrenos agrícolas, son eliminados en el mar. Asimismo, algunas de las nuevas reglas en materia de contaminación marina van a mostrar cambios en relación con los conceptos tradicionales del derecho internacional.

<sup>86</sup> Gómez-Robledo Verdusco, Alonso, *El Nuevo Derecho del Mar*, UNAM, México, 1986, pág. 130.

<sup>87</sup> Mendoza Martínez, Emma, "Algunas consideraciones internacionales sobre los asuntos ecológicos". Tesis profesional, México, 1993, pág. 157.

<sup>88</sup> El diccionario Larousse de la lengua española define al CIENO como barro depositado en el fondo de los ríos, mares, lagos

Además, algo muy importante, es que incluyen disposiciones en las convenciones para su aplicabilidad de forma obligatoria para las partes.

Existen otros convenios dentro de este período como son:

### 3.3.7. El Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de desechos y otras

Fue aprobado en Oslo el 15 de febrero de 1972 y entró en vigor el 7 de abril de 1974, siendo su principal objetivo controlar el vertido desde buques y aeronaves, de sustancias perjudiciales en el mar.<sup>89</sup>

### 3.3.8 EL CONVENIO SOBRE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS (DUMPING)

Fue aprobado el 29 de diciembre de 1972, y en vigor a partir del 30 de agosto de 1975. Este convenio surge para controlar la contaminación del mar por el vertimiento de desechos y con el propósito de alentar la concertación de acuerdos en determinadas zonas geográficas para complementarlo.<sup>90</sup> Se aplica además de otros desechos y materiales, al petróleo crudo y sus desechos, productos refinados del mismo, residuos de la destilación del petróleo fuel-oil, aceite pesado diesel, aceites lubricantes, fluidos hidráulicos y cualesquiera mezclas que contengan esos productos, y que sean cargados a bordo de los buques con el propósito de vertirlos.<sup>91</sup>

Este Acuerdo DUMPING o conocido también como el Convenio de Londres sobre vertimiento constituyó de hecho el primer intento internacional de regular el vertimiento deliberado en el mar de desechos generados en tierra.

### 3.3.9 CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR BUQUES (MARPOL 73/78)

#### a. Antecedentes.

Sin duda la presión internacional ejercida para prevenir la contaminación del mar, principalmente a consecuencia de las graves catástrofes ecológicas, fue dirigida a la constante creación y modificación de diversos instrumentos jurídicos internacionales para atacar el problema; y al considerarse que la contaminación del mar era causada principalmente por los buques, ya fuese por accidentes en donde éstos se veían involucrados o por sus operaciones normales, es como surge un convenio para regularlos.

Así, se establece el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques

<sup>89</sup> "Convenio para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves" en Registro de Acuerdos internacionales... op. cit., pag. 107.

<sup>90</sup> "Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias" en Registro de Acuerdos internacionales... pag. 118.

<sup>91</sup> Carrasco Bretón, Marcela, "Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (1972)" op. cit., p. 35.

(MARPOL 73/78), como uno de los convenios más importantes establecidos en el tema. Este convenio vino a sustituir al OILPOL/54<sup>92</sup> y surgen con el fin de "proteger el medio marino mediante la eliminación total de la contaminación intencional por hidrocarburos y otras

sustancias perjudiciales, y reducir a un mínimo la descarga accidental de tales sustancias",<sup>93</sup> como serían además de los hidrocarburos, los productos químicos, mercancías nocivas transportadas en bultos, aguas sucias y basuras.

Este Convenio superó técnicamente al anterior (OILPOL), al lograr medidas más severas de prevención de la contaminación por hidrocarburos. Asimismo se amplió otras sustancias líquidas peligrosas que se transportan a granel, dándoles un tratamiento especial como contaminantes prohibitivos.

Otra aportación fue la aplicación de medidas pertinentes en las plataformas marinas con cualquier especialidad, incluidas en el Concepto de embarcación de este Convenio, el cual se encuentra integrado por 20 artículos, dos protocolos y cinco anexos. En su parte sustancial dispone lo siguiente.<sup>94</sup> El Convenio constituye el medio de aplicar y hacer cumplir las reglas contenidas en los anexos I a V, el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, y los protocolos I y II.

El primer protocolo contiene disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con "sustancias perjudiciales".<sup>95</sup> El segundo se refiere al procedimiento de arbitraje al cual se sujetarán las Partes en caso de existir alguna controversia.<sup>96</sup>

Por otra parte, los cinco anexos contienen reglas para prevenir las distintas formas de contaminación marina originada por los buques.<sup>97</sup>

- Anexo I. Se encuentran las reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, incluida una lista de los mismos.
- Anexo II. Establece las reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, incluidas las listas de tales sustancias.
- Anexo III. Figuran reglas para prevenir la contaminación por sustancias

<sup>92</sup> MARPOL 73/78, OMI, Londres, 1993, Edición refundida de 1991, p. 2

<sup>93</sup> "Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973" en Registro de Acuerdos Internacionales..., op. cit., pág. 127. Artículo 9°.

<sup>94</sup> "International Conference on Marine Pollution, 1973", International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, S.L., 1977, p. 19-30. Asimismo se consultó: MARPOL 73/78, op. cit., pág. 54-91 y. Convenio MARPOL en Registro de Acuerdos Internacionales relativos al medio ambiente, op. cit., pág. 127-129.

<sup>95</sup> Son aquellas cuya introducción en el mar pueden ocasionar riesgos al hombre y a la flora y fauna marina y que se encuentra sometida a control del convenio. Muñoz Moreno, Leda Nalleli, "Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, MARPOL 73/78", Pemex-Lex, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos, Núms. 45-46, Marzo-Abril, 1992, pág. 37.

<sup>96</sup> "International Conference on Marine Pollution, 1973", International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, op. cit., p. 31-35.

<sup>97</sup> "Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973" en Registro de Acuerdos Internacionales..., op. cit., pág. 127.



*perjudiciales transportadas por vía marítima*, ya sea en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque, es decir, se contempla la manera más probable en que estas sustancias transportadas en buques puedan introducirse en el mar.

- Anexo IV. Contiene reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques.
- Anexo V. Establece las reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.

Existe un sexto anexo que se encuentra en estudio dentro de la OMI y se refiere a la *Prevención de la Contaminación del Aire por los barcos*.<sup>98</sup>

Este convenio tuvo que ser sujeto a enmiendas debido a algunas dificultades que impedían su ratificación y aceptación por parte de los gobiernos y, se adoptó su Protocolo el 17 de enero de 1978, dentro de la *Conferencia Internacional sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación Marina (TSPP)*, entrando en vigor el 2 de octubre de 1983.

Las modificaciones, combinadas con el convenio original, conforman *MARPOL 73/78*. Este establece como medidas un mejor sistema de limpieza de los tanques de carga y la provisión de tanques de lastre separado. Restringe la contaminación accidental estableciendo límites para el tamaño de los tanques de carga (limitando de esta forma, la cantidad de hidrocarburos que se puede perder en caso de que el tanque resultase dañado), asimismo, exige que los tanques de lastre estén colocados de forma tal que sirvan de protección en caso de accidente.

El anexo I del Convenio establece la prohibición de descargar hidrocarburos al mar, con las siguientes excepciones:

- a) El lastre limpio en el que permite menos de 15 partes por millón, o en lastre segregado en los cuales nunca se va a meter la carga.
- b) Que el petrolero esté en ruta.
- c) Que se encuentre a más de 50 millas de la tierra más próxima.
- d) Que la cantidad total de hidrocarburos descargada no exceda de 1/15,000 de la carga total, si se trata de un buque existente (*existing ship*) es decir, un buque que no es nuevo; y 1/30,000 de la carga total, si se trata de un buque nuevo (*new oil tanker*).
- e) Que el petrolero tenga en funcionamiento un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos.

f) En zonas especiales prohíbe toda descarga, excepto lastre limpio o segregado.<sup>99</sup>

El Convenio entró en vigor el 2 de octubre de 1983 y para México el 8 de julio de 1992. Sufrió

<sup>98</sup> Avril Osorio Aylón. La responsabilidad de los buques en materia de contaminación marítima.. Tesis de Doctorado en Derecho, Facultad de Derecho, UNAM, 1990. p. 158

<sup>99</sup> Son aquellas zonas marítimas vulnerables a la contaminación por hidrocarburos y que, debido a sus condiciones oceanográficas y ecológicas hacen necesario procedimientos especiales para prevenir dicha contaminación. Se consideran como zonas especiales: el Mar Negro, Mar Mediterráneo, Mar Rojo y Zona de los Golfos (Golfo Pérsico).

nuevas enmiendas en 1984 a los anexos I y II y al protocolo I del MARPOL 73/78 y, en 1985 a estos dos últimos, para conformarse actualmente MARPOL 73/78 por 44 artículos (MARPOL 73. Protocolo I y II), 71 reglas (en los 5 anexos) y 9 apéndices.

puertos y terminales, así como llevar a cabo las investigaciones en los casos de incidentes que ocasionen derrames y el envío de los documentos a la OMI sobre los informes realizados por el Para lograr la adhesión al Convenio se debió conocer ampliamente su contenido principalmente en cuanto se refiere a la capacidad de inspeccionar buques, además de la obligación contar con la infraestructura técnica adecuada para la buena supervisión en MARPOL 73/78.

Otra aportación del Convenio MARPOL fue la regulación de la Construcción de los buques con las especificaciones pertinentes; se implementaron procedimientos para la operación de buques y se capacitó al personal a bordo y en tierra como estaba señalado.

En relación a las Plataformas Marinas se llevo a cabo la elaboración de un Código para su construcción cuyas siglas son MODU CODE, incluyendo especificaciones del MARPOL 73/78.

Por otra parte, el artículo 3, de dicho Convenio, señala que el ámbito de aplicaciones del instrumento cubrirá a:

- Los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte del Convenio.
- Los buques que sin tener derecho, operan la Autoridad de un Estado Parte, el cual no deroga ni amplía los derechos soberanos de ellos, conforme al Derecho Internacional, sobre los fondos marinos y su subsuelo adyacente a sus costas.

Excluye de su ámbito de aplicación a los buques de guerra, a las unidades auxiliares, y los que siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial.

También en el artículo 4 se señalan estrictas reglas como la que señala que la transgresión de las disposiciones del Convenio donde ocurra, será prohibida y sancionada por la administración del buque interesado, consecuentemente si después de ser informada, deduce que hay pruebas suficientes como para iniciar un procedimiento determinado.

La severidad del Convenio se mostró por estas medidas al incumplimiento a las reglas impuestas, lo cual llevó a estipular un procedimiento del que se informó a la OMI. Además se implanto el uso y la obligación de poseer el "Certificado Internacional de prevención de la Contaminación por Hidrocarburo" (IOPP), ue de acuerdo con el artículo 5, Anexo I, Regla 21 se exige a todo navío que tenga un arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, a buques petroleros con un arqueo igual o superior a 150 toneladas y también a las plataformas petroleras.

El certificado IOPP indica que se cumple con las exigencias del Anexo I para transportar determinado tipo de hidrocarburos; sin embargo, estos certificados tienen una duración determinada, por lo tanto antes de su expiración deben de renovarse oportunamente.

En el Anexo I del Convenio Marpol se declararon las 5 zonas especiales: Mar Negro, Mar Mediterráneo, Mar Báltico, Mar Rojo y Zona de los Golfos (Golfo Pérsico). A la fecha MARPOL cuenta con 52 Estados miembros.

ACEPTACION GEOGRAFICA DE LOS CONVENIOS OILPOL 54/69 Y DEL MARPOL  
73/78 EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE

PAISES	OILPOL 54/69	MARPOL 73/78	OBSERVACIONES
<u>Sudamérica:</u>			
Argentina	+	(*)	(*) En proceso de aprobación oficial o intención de que el país se adhiera al Convenio
Brasil		+	
Colombia		+	
Chile	+	(*)	
Ecuador		(*)	
Guyana Francesa	+	+	
Guyana			
Islas Malvina-Falklands	+	+	
Panamá	+	+	
Zona del Canal de Panamá	+	+	
Perú		+	
Suriname	+		
Uruguay	+	+	
Venezuela	+	(*)	
<u>NorteAmérica:</u>			
Canada	-		
Mexico		+	
U.S.A	+	+	
<u>Centroamérica:</u>			
Bélice			
Costa Rica			
El Salvador			
Guatemala			
Honduras (con Islas Cisnes)			
Nicaragua (con islas del Maíz)			
<u>Islas del Pacífico Americano:</u>			
Anguila	+	+	
Antigua (con Barbuda y Redonda)			
Aruba (Holanda)		+	
Bahamas	+	+	

Barbados		
Bonaire		+
Cuba		
Curacao (Holanda)		+
Dominica		
Grenada		
Guadalupe (Francia)	+	+
Haití		
Islas Caiman (Reino Unido)	+	+
Islas San Andrés y Providencia	+	+
Islas Turks y Caicos (Reino Unido)	+	+
Islas Vírgenes (Reino Unido)	+	+
Islas Vírgenes (U.S.A.)	+	+
Jamaica		
Puerto Rico (U.S.A.)	+	+
Martinica (Francia)	+	+
Montserrat (Reino Unido)	+	+
República Dominicana	+	+
San Cristóbal y Nieves		
San Vicente y las Granadinas		+
Santa Lucía		
Trinidad y Tobago		

#### **Islas del Pacífico Americano:**

Islas Clipperton (Francia)	+	+
Islas de Juan Fernández (Chile)	+	(*)
Isla de Pascua (Chile)	+	(*)
Isla del Coco (Costa Rica)		
Isla Galápagos (Ecuador)		(*)
Isla Malpelo (Colombia)		+
Isla Guadalupe (México)	+	(*)
Isla Revillagigedo (México)	+	(*)
Isla Sala y Gómez (Chile)	+	(*)

#### **Islas del Atlántico Americano:**

Islas Bermudas (Reino Unido)	+	+
Islas Georginas del Sur (Reino Unido)		
Islas Martín Vaz (Brasil)		
Islas Sandwich del Sur (Reino Unido)	+	+
Isla Tristán (Brasil)		

#### **Banderas de Registro Abierto que operan en la región:**

Liberia	+	+
Panamá	+	+
Grecia	+	+

#### **Países exportadores de**

**Hidrocarburos a América  
Latina y el Caribe:**

Argelia	+
Arabia Saudita	+
Emiratos Arabes Unidos	+
Cabon	+
Indonesia	+
Iran	
Irak	
Kuwait	+
Libia	+
Nigeria	+
Oman	+
Qatar	+6PRC) 90
Yemen	+

100

Así, MARPOL 73/78 es considerado como uno de los más importantes convenios suscritos para combatir la contaminación marina por hidrocarburos. Está orientado como ya vimos hacia los buques que se encuentran en cualquier medio marítimo, más que a las áreas marítimas al no existir en él definiciones respecto del mar, de forma tal que la aplicación del convenio puede darse inclusive en aguas interiores.

Cabe señalar, que los gobiernos pueden ratificar el Convenio y al mismo tiempo indicar su deseo de no quedar obligados por uno o más de los instrumentos facultativos del mismo.

Este convenio ha impulsado la industria marítima mundial, al requerir de la fabricación de nuevos equipos y de la construcción de buques y transformación de los ya existentes con el fin de adaptarlos a las exigencias establecidas por el convenio, así como implementar los procedimientos para su operación y capacitación del personal requerido para la vigilancia y recepción de la carga.

### 3.3.10 El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos "(OPRC 90)" ("International Convention on Oil Pollution Preparedness Response)

Este convenio fue aprobado el 30 de noviembre de 1990 y se encuentra integrado por Preámbulo de 19 artículos y un anexo, el cual fue adoptado en 1991.

Su principal objetivo es el reforzar el marco jurídico para combatir la contaminación del medio ambiente en general y del mar en particular, proporcionando una base para la preparación y la capacidad de respuesta en casos de contaminación por hidrocarburos en el medio marino.<sup>101</sup> Todo se reconoce en el Preámbulo, así como la importancia de actuar de manera rápida y eficazmente ante un hecho de contaminación por hidrocarburos.

<sup>101</sup> Ibidem Pag 37-40

<sup>101</sup> "Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y lucha contra la contaminación por Hidrocarburos", en Registro de Acuerdos internacionales..., op. cit., pág. 288

Este Convenio hace referencia a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, específicamente a su parte XII, resaltando la obligación de fomentar la cooperación internacional.

En sus 19 artículos y su anexo, se resalta principalmente,<sup>102</sup> el adoptar medidas adecuadas de --preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos; excluye de su ámbito de aplicación a los buques de guerra, a las unidades navales auxiliares y a los buques del Estado (art. 1º).

De igual forma, aquí se definen expresiones como: "hidrocarburos"; "suceso de contaminación de hidrocarburos" (uno o más acontecimientos que den o puedan dar origen a una descarga de hidrocarburos, representando una amenaza al medio marino, al litoral o a los intereses de cualquier Estado, y que exijan medidas de emergencia u otra respuesta inmediata).<sup>103</sup>

Se establece la diferencia entre: "buque" toda nave que opere en el medio marino del tipo que sea, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de todo tipo" y, "unidad mar adentro" (plataformas) como "toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicadas a actividades de exploración, explotación o producción de gas e hidrocarburos, o a la carga o descarga de hidrocarburos".

Como "puertos marítimos e instalaciones para la manipulación del petróleo" se consideran aquellas instalaciones que representan el riesgo de producir contaminación por hidrocarburos, incluyen los puertos marítimos, terminales petroleras, oleoductos, entre otras instalaciones petroleras.

Este convenio también dispone que los buques elaboren planes de emergencia contra la contaminación por hidrocarburos, así como su obligación de comunicar todos los incidentes de vertido de petróleo que afecten a tales buques y/o cualquier evento observado en el mar que de lugar a la presencia de hidrocarburos, adoptándose de inmediato las medidas de control adecuadas y comunicar la información a todos los Estados cuyos intereses puedan resultar afectados.

Asimismo, establece los derechos y obligaciones de los Estados sobre cooperación, ya sea para agilizar las medidas jurídicas y administrativas (para la llegada a su territorio del equipo necesario para iniciar la lucha contra contaminación por hidrocarburos); así como de investigación, desarrollo y actividades técnicas para combatir los incidentes.

Es necesario, por lo tanto, establecer acuerdos bilaterales o multilaterales para la preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (y hacerlos llegar a la OMI); sin que nada de lo establecido OPRC/90 modifique los derechos y obligaciones de otros convenios o acuerdos internacionales.

Como todo convenio, se contemplan disposiciones sobre aspectos de evaluación, enmiendas,

<sup>102</sup> "Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos" en op. cit., pág. 288. Asimismo se consultó el Documento OPRC/Conf/25, OMI, de fecha 29 de abril de 1990.

<sup>103</sup> Esta definición es considerada como una de las más amplias y completas que se hayan establecido en un convenio para calificar estos tipos.

firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión, entrada en vigor, denuncias, depositario e idiomas.<sup>104</sup>

En cuanto al anexo del Convenio, éste se refiere al reembolso de los gastos de asistencia, en la cual toda Parte podrá pedir a la OMI que ayude a *determinar fuentes de garantía financiera* de estos gastos. Asimismo establece que, a menos de existir acuerdos bilaterales o multilaterales sobre los aspectos financieros que rijan las medidas adoptadas por ellas, las partes sufragarán los gastos de sus respectivas medidas. Y en el caso de que una parte haya solicitado su ayuda, ésta reembolsará los gastos de tales medidas de ayuda y asistencia (aun si decidiera anular la petición de ayuda deberá cubrir los gastos realizados o comprometidos) a la Parte que haya prestado la ayuda y que, conforme a la legislación de ésta última, se realizará el cálculo de dichos gastos.

De igual forma, la Parte que recibió la ayuda puede solicitar a la otra la condonación de los gastos o el aplazamiento de cobro. También puede reclamar a terceros sobre los gastos ocasionados por las medidas de lucha para hacerle frente a la contaminación, prestando atención a los convenios CLC/69 y FONDO/71.

Podemos ver cómo en este Convenio no se establecen diferencias entre los límites y máximos de tonelaje para los buques, debido al hecho de que se aplicará a todos los buques o no y a las instalaciones petroleras, ya que el ámbito de aplicación será que el incidente o daño haya producido un derrame de hidrocarburos.

La importancia de este convenio radica en el proceso inmediato de adopción por parte de los Estados miembros, originado por la guerra del Golfo Pérsico y el grave desastre ecológico que representó, y que obligó a que en un corto lapso de tiempo se preparara, discutiera y aprobara el mismo.

### 3.4. CONVENIOS INDIRECTOS.

#### 3.4.1. Convenio Internacional para la Seguridad de la vida del Mar. (SOLAS 74).

##### a. Antecedentes.

Para evitar la contaminación de manera accidental como ocurrió al buque Torrey Canyon, por

el cual hubo grandes cantidades de petróleo derramado o riesgos para la vida humana y su hábitat y para prevenir los accidentes marítimos en general, este Convenio tuvo su origen en la reunión convocada por el Reino Unido, en 1913. Sucesivamente, se formularon distintas versiones: SOLAS 1929, SOLAS 1948; sin embargo fue el SOLAS 1960, el primero adoptado por la OMI, entrando en vigor en 1965. La quinta versión del SOLAS (SOLAS 1974), permaneció vigente desde el 25 de mayo de 1980, en función al cual se adoptó el correspondiente protocolo de 1978, en 1981 y 1983.

##### b. Contenido.

En este Convenio se pueden encontrar diversos aspectos a la seguridad de la vida humana en el mar, así como la protección al medio marino mediante una serie de medidas implementadas en los buques como: la estabilidad de máquinas e instalaciones eléctricas. También se instauran reglas en cuanto a prevención, detección, y extensión de incendios, sistemas de salvamento, radiotelegrafía y radiotelefonía. Se busca otorgar confianza a todo tipo de navegación, diferenciando entre los que los transportan granos, mercancías peligrosas y los buques nucleares; esto con el objeto de que no ocurran accidentes que pongan en peligro la vida humana y al propio medio marino.

Hasta la fecha forman parte actuante de este Convenio 105 estados Miembros. Dentro de sus objetivos se encuentra la protección de las aguas del mar contra la contaminación de hidrocarburos, mediante la disposición de ciertas "zonas prohibidas" que tenían en un principio una extensión de 50 millas de la tierra más próxima, donde se prohibió la descarga de hidrocarburos y las mezclas con éste.

Otros temas importantes que abarca este instrumento jurídico son las siguientes:

- La construcción de buques
- Equipos salvavida;
- Seguridad de la navegación y equipos de navegación en los buques
- Inspección y certificación.

### 3.4.2 .Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (LOAD LINEAS 66).

#### a. Antecedentes.

La razón por la que se implementó este Convenio fueron los continuos casos en que sucedían colisiones de buques o derrames de hidrocarburos debido a una sobrecarga.

#### b. Contenido.

Nace así el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, en el cual se estableció el franco a bordo mínimo o bien el máximo calado hasta donde un buque puede ser cargado.

El Convenio de 1929 se reemplazó con una Conferencia que se convocó por la OMI en 1966, y actualmente se conoce por I.L./66 con sus respectivas enmiendas de 1971, 1975, 1979 y 1983, de las cuales ninguna de ellas está vigentes aún. Este Convenio entró en vigor el 21 de julio de 1968 y cuenta actualmente con 113 estados Miembros.

### 3.4.3 Convenio sobre la Reglamentación Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG 72).

#### a. Antecedentes.

La entonces OCMI demostró especial preocupación por el hecho de que varias actividades que realizaran los buques en el tráfico marítimo internacional se daban en forma desordenada y heterogénea. Se generó así, la necesidad de preparar y concertar un Convenio especial en materia de abordajes.



También señala el STWC que los periodos de enseñanza, instrucción y formación se impartan en lapsos ímimos de embarco, se buscan aptitudes físicas mínimas, como vista, oíd, habla y edad, requiriéndose de un mínimo sobre conocimientos del buque y del manejo de la carga, de modo que se pueda garantizar la seguridad en el mar además de prevenir la contaminación.

Si existiera la sospecha sobre algún título que se obtuvo de modo fraudulento o que no correspondiera el nombre del titular con el que lo ostenta, se inicia entonces un procedimiento, haciendo del conocimiento del capitán del buque y al cónsul o el representante diplomático o a la autoridad máxima del Estado a que corresponda, sobre la irregularidad encontrada, toda vez que esto representa un peligro para las personas, los bienes o la seguridad del medio marino.

El procedimiento de inspección se ve limitado por la Regla 1/4 en los casos de abordaje o porque el buque haya varado, navegó, fondeó o atracó y se haya producido una descarga de sustancias lícitas. El buque es detenido solamente en caso que se trate de anomalías de títulos del capitán, maquinista naval jefe, oficiales encargados de las guardias de navegación y máquinas o del oficial radiotelegrafista. El Convenio Internacional sobre Normas de Titulación y Guardia para la Gente de Mar cuenta hoy día con la adhesión de 73 Estados y tiende a incrementar su cobertura y extensión.

### 3.5 LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR HIDROCARBUROS EN EL MARCO JURIDICO DEL ESTADO MEXICANO

México puede ser considerado como un país marítimo por naturaleza, debido a su situación geográfica que lo sitúa en medio de los dos océanos más grandes del planeta: el Atlántico y el Pacífico; además, su condición de país productor de petróleo y su experiencia histórica en derrames petroleros -como lo fue el caso Ixtoc I- lo sitúan en una posición que lo obliga a ser uno de los actores preponderantes en el control y prevención de los desastres marinos y la consecuente contaminación por hidrocarburos.

Como se ha señalado, México ha participado en la mayoría de los convenios internacionales para regular la contaminación marina, aceptando las obligaciones que surgen de los mismos al incorporar las prescripciones de dichos instrumentos en su legislación nacional e, igualmente, al crear instituciones que se ocupan del medio ambiente.

Estos aspectos, se encuentran contemplados en:

- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Leyes constitucionales y tratados.
- Derecho federal y derecho local.

Por encima de todas las normas se encuentra la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en cuyo artículos 27, 32, 42, 48, 73, 76, 89, 104, 118, 123, 131, 133 y 134 se basa toda la legislación marítima vigente.

En segundo lugar se encuentra la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la cual

establece las atribuciones que en esta materia tienen las secretarías y departamentos de Estado (como por ejemplo, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, Secretaría de Marina, Secretaría de Gobernación). Tenemos asimismo la nueva Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de enero de 1994<sup>106</sup> que es la considerada el ordenamiento jurídico básico que reglamenta las cuestiones marítimas y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) la dependencia encargada de los negocios marítimos (coordinándose en algunos casos con otras dependencias).

En lo referente a la contaminación marítima provoca por los buques, la Ley determina que será la SCT la facultad para inspeccionar y certificar que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas expendidas por la Secretaría, y por los acuerdos internacionales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina de embarcaciones; asimismo, y en caso de accidentes podrá realizar las investigaciones necesarias, designar peritos y emitir dictámenes de los mismos.<sup>107</sup>

La Ley indica que deben cumplirse con las normas nacionales así como con los tratados internacionales.

El capítulo VII de dicha Ley, ordena a la prevención de la contaminación, y prohíbe a toda embarcación arrojar lastre, escombros, basuras, derramar petróleo o sus derivados o cualquier elemento nocivo que ocasionan daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción mexicana.<sup>108</sup>

De igual forma se harán respetar el Convenio MARPOL/73/78 y los demás tratados internacionales establecidos sobre el tema.<sup>109</sup>

Por otro lado, tenemos la Ley de puertos del 9 de julio de 1993 que tiene por objetivo regular los puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de servicios portuarios.<sup>110</sup>

En esta ley se establecen disposiciones en materia ecológica y remite a la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección del Ambiente. Para los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, se apegarán a las disposiciones aplicables en materia de protección ecológica.<sup>111</sup>

La Ley del Equilibrio Ecológico y Protección del Ambiente fue publicada en el Diario Oficial el 28 de enero de 1988, así como su Reglamento del 6 de junio del mismo año. Esta ley "introduce no sólo aspectos sobre la prevención y control de la contaminación ambiental, sino aquellos que permitan un aprovechamiento racional de los recursos naturales asegurando el equilibrio de los ecosistemas"<sup>112</sup>

Hace mención a los "Materiales y residuos Peligrosos" señalando a la entonces Secretaría de Desarrollo Social como encargada para determinar y enlistar los materiales y residuos peligrosos, los cuales serán manejados con arreglo a las normas ecológicas y procedimientos que establezca dicha Secretaría, entre otras.<sup>113</sup>

Es importante también destacar dentro del marco jurídico del Estado mexicano en la materia que nos ocupa, la ley de Navegación publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de enero de 1994 y reformada por el "Decreto por el que se reforman diversos ordenamientos legales", relacionado con la Ley de Nacionalidad, publicados ambos ordenamientos el 23 de 1988. Este ordenamiento está integrado por siete títulos que son los siguientes:

Disposiciones generales; De la marina mercante; De la Navegación; de la propiedad de las embarcaciones; De los contratos de explotación de embarcaciones; de los riesgos y accidentes de la Navegación; y, Sanciones.

El Título Sexto resulta de particular interés para la presente tesis. Se compone de siete capítulos, a saber: Abordajes; Salvamento; Hundimiento y remoción; Derrelictos marítimos; Responsabilidad civil; e Investigación de accidentes marítimos. Del contenido de este apartado destacan, en materia de responsabilidad civil, los artículos 131 y 132. El primero señala que el propietario de un buque al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por explotación de dicho buque o por la carga derramada o descarga desde el buque a resultas del siniestro así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños. Por su parte, el numeral 132 especifica a la letra que los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques podrán limitar su responsabilidad con las reservas y en forma y términos establecidos por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, por el Convenio Marítimo, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

Concluye ordenando que "Con objeto de cubrir la indemnización supletoria por daños producidos por derrames de hidrocarburos procedentes de buques tanque, que excedan de los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio citado en el Convenio citado en el párrafo anterior, los propietarios, las empresas navieras o los dueños de la carga deberán acreditar la suscripción de algún acuerdo voluntario o fondo de indemnización, de conformidad con los límites y términos que establece el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos".

Desde luego, se deberán tomar en consideración aquellos acuerdos internacionales vinculados con la materia de la contaminación del medio marino por hidrocarburos, refiriéndonos a aquellos que México ratificó o bien, se adhirió a ellos.<sup>114</sup>

Se trata de los siguientes instrumentos:

•Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (OILPOL 54), 12- Mayo-1954, D.O. 20 de julio de 1956 y sus enmiendas de 1962, 1969 y 1971. Este convenio fue sustituido a partir del 2 de octubre de 1983 por el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques (MARPOL 73/78), publicado en el Diario Oficial el 8 de julio de 1992 y, entrando en vigor para México el 23 de julio de 1992.<sup>115</sup>

•Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos (INTERVENTION 69), 29-Nov-1969. (D.O. 25

de mayo de 1976, en vigor para México el 7 de julio de 1976).

• **Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CLC/69)**, 29-Nov-1969. (D.O. 9-de agosto de 1994, en vigor para México el 11 de agosto de 1994).

• **Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos (Fondo IOPC o FIDAC)**, 18- Dic-1971. (D.O. 9de agosto de 1994, en vigor para México el 11 de agosto de 1994).

**Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de desechos y otras Materias (DUMPING 72)**, 15-Feb.-1972. (D.O. 16 de julio de 1975 , entrando en vigor internacionalmente y para México, el 30 de agosto de 1975).

• **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ( CONFEMAR)**, 10-Dic.-1982. (D.O. 1º junio de 1983).

• **Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC)**, 30-Nov-1990. (D.O. 6 de febrero de 1995, entrando en vigor internacionalmente y para México, el 13 de mayo de 1995).<sup>115b1a</sup>

Existen varios acuerdos internacionales establecidos por México a nivel bilateral, principalmente con los Estados Unidos debido a la vecindad geográfica que los liga en varios aspectos, entre los que por supuesto encontramos el marítimo.

Es destacable el hecho de que en la actividad marítima el papel de las aseguradoras es determinante y se hace indispensable para todo Estado el pertenecer a un club de indemnización para protegerse de cualquier riesgo. Así, la flota de Petróleos Mexicanos se encuentra bajo la protección del club "Steamship Mutual Underwriting Association, (Bermuda) Limited"<sup>116</sup>

Finalmente y para que esta legislación pueda cumplirse, es importante agregar que los tratados internacionales para México y, de acuerdo al art. 133 constitucional, se convierten en Ley Suprema de la Nación al ratificarlos el Senado. Se fundan en el principio básico del Derecho Internacional en la expresión *Pacta sunt servanda*, es decir, los tratados deben cumplirse.<sup>117</sup>

Así tenemos que, para que un ciudadano pueda cumplir con un tratado, éste debe publicarse, luego de ser ratificado o bien que México se haya adherido al mismo, en el Diario Oficial de la Federación, según se dispone en el Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal. Art. 3: "Las leyes, reglamentos, circulares o cualesquiera otras disposiciones de observancia general, obligan y surten sus efectos tres días después de su publicación en el periódico oficial", establecimiento así el sistema sucesivo de iniciación de la vigencia de cualquier instrumento jurídico, incluidos los internacionales.<sup>118</sup>

<sup>111</sup> Art 26 fracc. XIII de la Ley de Puertos

<sup>112</sup> " Ley de Puertos " Diario oficial de la federación, del 19 de julio de 1993, p.3

<sup>113</sup> "Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección del Ambiente", Edt. Porrúa, 7. Edición, México, 1993, p.68.

<sup>114</sup> México, Relación de Tratados en vigor, Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1996, 479 pp.

Se cuenta además con el sistema sincrónico que establece (de acuerdo al artículo 4 del Código Civil mencionado) que la iniciación de vigencia de todo instrumento jurídico será el día fijado en dicha disposición siempre y cuando su publicación ( en el Diario Oficial) haya sido anterior, ya que de no serlo se aplicará el sistema sucesivo arriba mencionado.<sup>119</sup>

Se hace necesario la explicación e interpretación de los tratados para poder aplicarlos, para el caso de que no se cuente con la formación jurídica internacional apropiada, puesto que, como hemos visto anteriormente, en algunos de los convenios suscritos por la OMI éstos van dirigidos especialmente a la gente del mar como son: capitanes de buques, marinos mercantes, operadores de buques, aseguradores marítimos, etc., quienes generalmente no tienen una formación jurídica internacional y, por lo mismo, les resulta difícil aplicar dichos instrumentos jurídicos. Con las constantes enmiendas que sufren los tratados o convenios ya no se trata únicamente de los aspectos locales sino que se vienen a sumar los aspectos técnicos y científicos, complicando aún más su interpretación.

Se requiere entonces de una verdadera educación jurídica nacional e internacional que permita a los mexicanos de hoy y de mañana comprender la trascendencia del cuidado ainteligente y aprovechamiento racional de los recursos del medio marino y de la economía marítima.

<sup>119</sup> Por la importancia que representa en este tema, me permito transcribir a continuación una nota periodística el pasado 16 de julio "El Universal" y que se titula "Convenio de México con la Organización Marítima" y que a la fecha dice: México aceptó convenios que garantizan la seguridad de operaciones marítimas y la protección del medio con la entrega formal de los documentos a la Organización Marítima Internacional (OMI) por parte del embajador mexicano Santiago Oñate. Los documentos, entregados en un acto que tuvo lugar en la sede de la OMI en Londres, son las Enmiendas 95 al anexo de la Convención Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, y el nuevo Código de Formación. El embajador mexicano ante el Reino Unido entregó el anexo V del Protocolo de 1978 al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, y a sus enmiendas de los años 1989, 1990, 1991 y 1994. México es miembro fundador de La OMI, organismo de las Naciones Unidas creado en 1948, y desde entonces ha apoyado el establecimiento de un marco internacional que garantice la seguridad en las operaciones marítimas y propicie la protección del medio marino. "Nuestro país reafirma hoy su posición en pro de la preservación de los mares ante la contaminación generada por hidrocarburos, materiales químicos, otras sustancias dañinas y desechos", dijo Oñate al entregar los instrumentos de aceptación al secretario general de la OMI, William O'Neill.

<sup>118</sup> Con una cobertura total de 800 millones de dólares en materia de responsabilidad por derrame de hidrocarburo. Cantidad citada en abril Osorio Ayllón, op. cit. p.224

<sup>117</sup> Medina Mora, Raúl, "El artículo 133 Constitucional y la relación entre el Derecho Interno y los Tratados Internacionales", Pemex-Lex, revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, Núm 75 sep-oct. 1994, pág.90 Núm. 75-77, sep-oct.1994, pág.7-21

<sup>116</sup> Código Civil para el Distrito Federal en Materia común y para toda la república en materia federal, México, 1995 E.d. Sirta, pág. 1 artículo 3, citado por: Salgado y Salgado, José Jose Eusebio, "La Interpretación, publicación e implementación de los tratados" Pemex-Lex, Revista Jurídica de petróleo Mexicanos, Núms 89-90, Noviembre-Diciembre, 1995, pag. 68

<sup>115</sup> Idem Hemos consultado además, el artículo de Salgado y Salgado, José Eusebio. " La Legislación marítima mexicana" Pemex-Lex, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos Núm 7-8 febrero-Febrero, 1989, PEMEX, MEXICO, 1989. págs 5-14

## CAPITULO IV

### RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR HIDROCARBUROS.

#### 4.1. INTRODUCCION.

La utilización del hidrocarburo tanto crudo como refinado ha originado una gran industria que crece y se moderniza constantemente, más aún con la petroquímica, creando un gran movimiento nacional e internacional que ha causado inconmesurable contaminación del medio marino.

En repetidas ocasiones cuando han ocurrido accidentes a instalaciones o buques tanque petroleros, se han producido serios desastres ecológicos, con consecuencias y daños irreversibles las más de las veces. Es entendible que el creciente número de accidentes ocurridos a pozos petroleros y buques cisterna provoque una seria preocupación en todos los planos, nacional, regional y mundial, por los altos riesgos y peligros que representan.

No solamente la transportación en buques tanque de grandes cantidades de hidrocarburo o algún otro compuesto resulta peligroso para el bienestar marítimo, pues el simple tráfico ordinario arrojó en 1969, en promedio, un millón anual de toneladas métricas vertidas al océano, y en 1980 la producción mundial de petróleo se calculó cinco veces mayor, por lo tanto la contaminación se incrementó en la misma proporción; ya para 1993 se estimaba en más de 6 millones de toneladas métricas la cantidad anual de hidrocarburos arrojada a los mares. Ante la creciente contaminación marina y sobre todo, frente a un panorama futuro grave, la técnica prevaleciente en la industria ha buscado la forma de combatir las fuentes de polución poniendo en operación algunas de sus creaciones. Por ejemplo, con propósitos preventivos, se han establecido en algunos de los principales puertos de carga, instalaciones especiales para recoger los residuos resultantes de la limpieza de las aguas de lastre o de lavado de los tanques efectuada mediante separadores especiales, lo cual significa que los propios tanques llevan ya sistemas de depuración de las aguas utilizadas en la limpieza de sus instalaciones, las que pueden ser eventualmente arrojadas al océano sin mayores peligros.

Se ha probado por el Grupo Royal Dutch-Shell una técnica de "decantado de residuos" del agua de limpieza que no afecta nuevas cargas de hidrocarburo; afirmándose que los buques de esta manera pueden planear los viajes para que toquen en un momento adecuado, los puertos con instalaciones receptores de residuos dándoseles una mayor libertad de movimiento.

Otro ejemplo a seguir para efectuar las labores de limpieza del mar, lo aportó la ex-URSS al perfeccionar un barco capaz de barrer de la superficie líquida, la capa de alquitrán a una capacidad de 7 toneladas por hora. Por otro lado, en caso de embarcaciones accidentadas se pueden utilizar sistemas de bombeo en grandes cantidades de las profundidades marinas como lo han demostrado los canadienses o remover de los barcos naufragados el aceite mediante grandes hojas de hule. Hay otros sistemas en donde se echa mano de productos químicos o bien se quema el contaminante, pero presentan el gran inconveniente de que los efectos negativos pueden resultar más dañinos que los que se pretende combatir.

También se puede presentar el oreado del aceite en sedimentos suaves entre la marea que es otra forma de recolectar el producto para poder ser manejado con mayor facilidad. Sin embargo, después de un accidente, una buena parte del hidrocarburo vertido se pierde de manera evaporativa o biodegradativa.

En el presente capítulo se revisan varios de estos métodos y técnicas a la luz de casos particulares en donde destacan dos elementos clave: por un lado, la responsabilidad internacional objetiva por actividades de alto riesgo o ultrarriesgosas y, por el otro, el desarrollo de algunos de los grandes accidentes petroleros de los últimos 30 años (1967-1997). Hemos seleccionado 3 siniestros que involucran a buques tanque de gran capacidad; un siniestro ocurrido en una Plataforma -Pozo de producción de petróleo en el mar, el Ixtoc I en México; y el conflicto del Golfo Pérsico de 1991.

### PRINCIPALES SINIESTROS MARITIMO PETROLEROS

<b>NOMBRE DEL BUQUETANQUE O EVENTO</b>	<b>AÑO</b>
Torrey Canyon	1967
Santa Bárbara	1969
Ramírez Roll	1976
Urquiola	1976
Argo Merchant	1976
Amoco Cadiz	1978
<b>POZO IXTOC I</b>	
1979	
Exbelta	1980
Exxon Valdez	1989
Comodoro	1990
Nautilus	1990
Mega Borg	1990
Bansotter	1991
<b>GUERRA DEL GOLFO PERSICO</b>	<b>1991</b>
Aegan Sea	1992
Caubell	1993
Brear Garth Ness	1993
Cabo Corp Bayon	1994
Shell Oil	1994
Thanasis A.	1994
Usinsk	1994
Baynunah y Seki	1994
United Kingdom Co.	1994
Tanker Unknown	1996
Sea Press	1997
Diamond Grace	1997
Evoikos y Orapil Global	1997

Fuente: Varias fuentes y Almanagues mundiales, Guías Mundiales y Libros del Año de la Enciclopedia Británica. Además el "OILS SPILLS REPORT", 1990.

#### 4.2. GENERALIDADES SOBRE LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL OBJETIVA POR ACTIVIDADES DE ALTO PELIGRO O UTRARRIESGOSAS.

Como lo indica el egregio jurista universitario Alfonso Gómez Robledo, la tendencia de lo que ha dado en denominarse la "objetivización de la responsabilidad internacional" es consecuencia directa de los daños sustanciales que pueden llegar a generarse por el alto y sofisticado desarrollo de las actividades, tanto industriales como tecnológicas, emprendidas por los Estados, cuya característica común parece consistir en el excepcional riesgo inherente a éstas de ocasionar daños transfronterizos.

En estos tiempos de fines del s. XX nos encontramos cerca del tercer milenio, empero muy lejos de la teoría de la soberanía territorial absoluta, consagrada en la doctrina desarrollada por Attorney General Judson Harmon a propósito de los incidentes provocados por las incesantes desviaciones del Río Bravo, según la cual el principio fundamental del derecho internacional sería el de la soberanía absoluta sin que la jurisdicción de una nación fuere susceptible de limitación alguna y por lo tanto sin tener que tomar en cuenta interés alguno de terceros estados.

La organización de la cooperación, la interdependencia en solidaridad, como lo señala Michel Virally, a través del tiempo provoca la más grande erosión de la soberanía, noción ésta de contenido relativo frente a la pluralidad de soberanías encontradas en el marco de la sociedad internacional. La soberanía como expresión jurídica de una distribución del poder político, deja de ser un concepto inmutable y se encuentra, hoy día, enmarcada entre la independencia y la interdependencia.

Además debe subrayarse que el principio según el cual los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio -esencialmente el marino-, no puede considerarse más que en vinculación estrecha con el principio básico de la soberanía permanente de los estados sobre sus recursos naturales, principio éste plenamente consagrado en el derecho internacional positivo e incluso, en ciertas circunstancias, con primacía jerárquica sobre la regla de no utilización perjudicial del territorio.

En el análisis jurídico de la presente tesis se parte de la premisa que si bien la figura conocida como "abuso de derecho" podría tener para algunos autores las mismas consecuencias en la práctica que aquellas derivadas de un sistema de responsabilidad objetiva, sin embargo, consideramos que dicho concepto no puede dejar de quedar enmarcado sino dentro de la noción clásica de ilicitud.

Ahí donde la praxis jurisprudencial parece hacer uso de la institución del "abuso del derecho" en realidad, dice G. Tesaurò, ha terminado confundiendo entre el ejercicio "abusivo" de un derecho y la mera comisión de un lícito, o bien entre abuso de derecho y violación del principio de la buena fe. <sup>(120)</sup>



La posición del problema en la actualidad parece haber quedado bastante esclarecida por Roberto Ago, al sostener que si se debiera admitir una prohibición de dicho género en el derecho internacional vigente, el ejercicio abusivo de un derecho por un Estado constituiría necesariamente una violación de la obligación de no rebasar ciertos límites en el ejercicio de tal derecho; pero que si la existencia de un hecho ilícito internacional debiera ser reconocido en una hipótesis semejante, el elemento constitutivo estaría siempre representado por la violación de una obligación, y no por el ejercicio de un derecho. (121)

Al abordar el tema de la responsabilidad objetiva internacional por actividades ultrarriesgosas como las que se llevan a cabo en el medio marino, no debe dejarse de puntualizar que si bien el derecho internacional atraviesa etapas críticas en su desarrollo, empero, nunca como ahora ha conocido una extensión horizontal y vertical tan considerable, vinculado a la evolución reciente de la sociedad mundial. Así, el rechazo del derecho internacional so pretexto que perpetúa las instituciones del pasado, es una visión, como se ha demostrado, estrecha, política y poco realista, que sólo rebela un desconocimiento palpable de los imperativos de una sociedad planetaria cada día más compleja, en donde el derecho no se reduce únicamente a traducir las relaciones de poder, sino también a limitar su ejercicio y rectificar su procedimiento.

#### A. Aplicabilidad del criterio del "Riesgo Excepcional."

Las circunstancias en las cuales daños extremadamente graves pueden ser producidos como consecuencia del desarrollo tecnológico de la actualidad plantean el problema de la reparación de los daños ocasionados por una actividad lícita del Estado. En esta situación, incluso si la actividad en cuestión ha sido producida por una persona moral de derecho privado, es el Estado, bajo cuya jurisdicción se encuentra dicha persona, quien va a asumir completamente la responsabilidad del daño, no requiriéndose al demandante aportar prueba alguna de cualquier forma de posible negligencia.

La preocupación esencial de la doctrina de la responsabilidad por actividades ultrarriesgosas, es la de proteger, de la forma más eficiente, a todos aquellos sujetos que pudieran llegar a ser víctimas de los peligros inmanentes que conllevan las innovaciones científico-tecnológicas. Para ello, se requiere apartarse de la consideración y evaluación del comportamiento del autor del daño, por la gran dificultad o incluso imposibilidad de demostración de algún tipo de conducta culpable, centrándose únicamente en la prueba del vínculo de causalidad entre la actividad desarrollada y el daño cometido, y, en todo caso, dándose por presunta la posible negligencia (122)

(120)TESAURO, G. LINQUINAMIENTO MARINO DEL DIRITTO INTERNAZIONALE, Milano, Giuffrè Editore, p.232

(121)AGO R., "Troisième rapport sur la responsabilité des Etats", Doc. A/CN. 4/246 et Add 1 a 3, pp 232-233, par.66 a 69. Ch. Rousseau a propósito de la figura del "abuso de derecho" sostiene que ninguna de las decisiones internas o internacionales ha considerado tal concepto como un principio general de derecho en el sentido del artículo 38 del Estado de la Corte Internacional de Justicia. Rousseau, Ch., Droit International Public, tomo I, Paris, Edit. Sirey, 1970, pp. 382-383.

Para una exposición crítica y analizada de la doctrina y jurisprudencia al respecto, aunque no precisamente en el mismo sentido, véase, GOMEZ-ROBLEDO, ANTONIO, EL ABUSO DEL DERECHO EN DERECHO INTERNACIONAL, Jurídica, núm. 12, México, 1980, pp. 281-316.

(122)Existe acuerdo general en que la doctrina de origen anglosajón de la "strict liability for abnormal dangerous activities", tiene su fuente primera en el caso *Rylands v. Fletcher* (1865): "We think that a person who for his own purposes brings on his land and keeps there anything likely to do mischief if it escapes, must keep it at his peril, and if he does not do so, is prima facie answerable for all the damage which is the natural consequence of its escape". Ver H.Rodgers, William, Environmental Law, West Publishing, 1977, pp. 158-163.

De acuerdo al Restatement of Torts, en su sección 520, ningún factor es considerado en sí como determinante para saber si una actividad es o no peligrosamente peligrosa. "Apparently strict liability may result even though the activity does not involve a high degree of risk carries with it the possibility of such widespread harm that it becomes abnormally dangerous". Kelson, J. State "Responsibility and the Abnormally Dangerous activity" Harvard International Law Journal vol 13 1972. p.205

Para C. Wilfred Jenks la expresión de "ultra-hazardous activities" no implica que la actividad es ultrarriesgosa en el sentido de que hubiere un alto grado de probabilidad de que el riesgo o accidente en cuestión pueda llegar a materializarse, sino, más bien, que las consecuencias en el excepcional e incluso bastante improbable caso de que el riesgo se materialice, pueden llegar a tener un alcance tal, que las reglas especiales concernientes a la responsabilidad por dichas consecuencias son muy necesarias a fin de evitar una injusticia bastante seria. Esto es, si los desastres que pueden ocurrir por tales actividades son improbables, son, sin embargo, potencialmente reales, y la responsabilidad tendrá que basarse en el riesgo y no en ningún tipo de culpa o negligencia, con lo cual se elimina la carga de la prueba, la cual por la naturaleza del riesgo no es de esperarse razonablemente que pueda ser aportada por la víctima.<sup>(123)</sup>

La responsabilidad por actividades de alto peligro o ultrarriesgosas se concibe, dentro de la visión de W. Jenks, como un problema esencialmente práctico y que, por ello, requiere primordialmente soluciones de tipo pragmático, pero sin que ello signifique que el principio de la responsabilidad objetiva se convierta en el fundamento general de la responsabilidad; aquél sólo encuentra su justificación en aquellos casos en que la responsabilidad clásica no sea susceptible de aplicabilidad.

W. Jenks analiza los principales instrumentos y convenciones internacionales referentes a aquellas actividades que conllevan peligros o riesgos excepcionales en su desarrollo, principalmente en los campos de la aviación, de la contaminación aérea, fluvial y marítima, de la energía nuclear, del espacio supra-atmosférico y finalmente de algunos posibles problemas que pueden presentarse por las operaciones en la plataforma continental y fondos marinos y oceánicos, modificaciones climáticas, desarrollos cibernéticos y experimentos biológicos.

De todo ello concluye que el concepto de una responsabilidad general por actividades que implican riesgos excepcionales, hasta el momento en que no se consagre en una convención internacional de aceptación general, será claramente inaceptable para todos aquellos que todavía conciben el derecho internacional como un cuerpo limitado de normas específicas que derivan su autoridad del consentimiento explícito de los estados. Por el contrario, para quienes conciben el derecho internacional como un cuerpo dinámico y en desarrollo creciente en forma paralela con las necesidades de la sociedad mundial, no tendrá ninguna dificultad de aceptar el concepto de una responsabilidad general (*general liability*) por actividades que extrañan un riesgo extraordinario, aun cuando, hasta ahora, no haya encontrado expresión en convenciones generales, pronunciamientos de la Asamblea General de la ONU, decisiones jurisprudenciales o práctica internacional de autoridad relevante.

Por último, Wilfred Jenks propone una Declaración de principios jurídicos aplicables a las actividades ultrarriesgosas en general, según la cual todo Estado sería objetivamente responsable por daños a la comunidad internacional, a otros Estados o a sus nacionales por actividades que implican riesgos excepcionales originados en su jurisdicción o bajo su control; comprendiéndose por dichas actividades todas aquellas que impliquen un riesgo de graves daños en escala internacional, sin poder ser eliminados ni con el mayor y más diligente cuidado

(123) Jenks, C.w., "Liability for ultra-hazardous activities in international Law, *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International*, I, 1996, P 107."

y precaución, como serían todas aquellas actividades que pudieren ocasionar un daño sustancial en el medio natural propio o de otro Estado, contaminación grave del aire o agua, modificaciones de los procesos biológicos, perturbaciones en el equilibrio de fuerzas y presiones geofísicas, etc.

Otro autor, John M. Kelson, ha sostenido que la doctrina tradicional de la responsabilidad del Estado basada en la noción de culpa (fault), ya sea por comportamiento internacional o negligente, es una tesis altamente artificial e inadecuada para la determinación de la responsabilidad estatal en caso en que se opere con grandes adelantos tecnológicos, como la producción de energía nuclear; ya que es casi imposible que pudiera llegarse a un consenso de los estándares (standards) de diligencia que deben ser requeridos en la operatividad de las actividades de tal naturaleza.

Consecuentemente, a falta de dicho consenso, la imputabilidad de la culpa o negligencia al Estado sería imposible, aun cuando la actividad que ha patrocinado el Estado fuese la causa evidente del daño internacional ocasionado.

El objetivo básico de John M. Kelson es demostrar en forma categórica, que el criterio de responsabilidad objetiva debe ser reconocido como un principio de derecho internacional en aquellos casos en que daño o perjuicio internacional ha sido ocasionado por una actividad anormalmente riesgosa (abnormally dangerous activity). Para tal fin analiza sistemas de derecho interno de países como Estados Unidos, Francia y URSS, concluyendo en que de ellos se desprende un consenso coherente de la aplicabilidad de la tesis de la responsabilidad objetiva para aquellas actividades que implican un riesgo excepcional.

De igual forma, revisa cuidadosamente los principales tratados o convenios que consagran de una u otra manera el principio de la *strict liability*, en los campos marítimo, de la aviación, espacial, nuclear y de contaminación por hidrocarburos, con intención de demostrar que todo ello confirma la aceptación de un principio general en derecho internacional por actividades de alto peligro o ultrapeligrosas. El Principio podría resumirse así:

en aquellas hipótesis en que el riesgo o peligro de daño proveniente de una actividad tecnológica o industrial sea de naturaleza sustancial, ya sea por la probabilidad o magnitud del daño, y tengan un carácter transnacional, el operador de tal actividad asumirá una responsabilidad objetiva por daños y perjuicios causados por la actividad en cuestión, independiente de saber si el daño pudo o no ser evitado.

Por otra parte, el jurista Alonso Gómez Robledo nos evoca al profesor L.F.E. Goldie de quien afirma fue el primero en exponer detallada y sistemáticamente los trazos particulares de la doctrina de la responsabilidad objetiva por actividades ultrarriesgosas. En dicho estudio centra su análisis en la recepción del criterio de la responsabilidad objetiva por actividades especiales, pero enfatiza desde un principio que tal criterio podría ser aplicable *mutatis mutandis* al desarrollo progresivo del derecho internacional, en relación con problemas transnacionales ocasionados por la aplicación de la ciencia contemporánea a la industria y la

tecnología, como son la utilización pacífica de la energía nuclear, control ambiental, exploraciones de gas y petróleo submarino y las exploraciones geológicas en las plataformas continentales.<sup>(124)</sup>

En opinión de Goldie, los sistemas de derecho doméstico poseen la autoridad suficiente para prohibir aquellas actividades que implican un riesgo extremo cuando las mismas no aportan un beneficio social a la humanidad. El derecho internacional, por el contrario, es en gran medida un sistema de normas permisivas y facultativas, y de ahí que, afirma Goldie, si tal tipo de actividades no puede ser prohibido, la potencialidad del daño que pueden ocasionar es susceptible de ser reducida a través de la imposición de la responsabilidad objetiva, ya sea en su forma de "strict liability" o en su forma extrema de "absolute liability", es decir, aquella categoría que no admite excluyentes de responsabilidad.<sup>(125)</sup>

Existe, por otro lado, una interesante tesis ampliamente defendida por el jurista italiano Giuseppe Tesaurò, según la cual no existiría, desde el punto de vista de la teoría general del derecho, nada que impidiese la configuración de un principio de responsabilidad objetiva por daños ocasionados por una conducta ilícita, en particular en relación al campo de la contaminación marina por hidrocarburos y otras sustancias nocivas. Tesaurò es de la opinión que la falta de consistencia de la praxis, convencional y diplomática, no permite que por el momento se pudiese hablar de una norma de derecho internacional consuetudinario que consagrara una responsabilidad con otro fundamento que el esquema clásico del hecho ilícito.

En lo que respecta al problema de saber qué tipo de actividades deberían estar sujetas al régimen de responsabilidad objetiva, el jurista que nos ocupa sostiene que lo realmente importante es el daño en concreto producido por una cierta actividad humana: en daños por ejemplo, por contaminación marina no importa si la sustancia contaminante era o no, en sí (per se), peligrosa y dañina. Esto es, cuando una norma jurídica valoriza con carácter de excepcional la peligrosidad de un comportamiento, lo que se tiene en mira es la actividad en sí y su particular predisposición de provocar un daño, en términos ya sea de probabilidad, posibilidad o extensión y alcance del año mismo.

Revisemos ahora brevemente la posición del profesor P.M. Dupuy, quien enfatiza que la *experiencia de los derechos internos* lejos de incitar sistemáticamente a ver en el régimen de responsabilidad por riesgos excepcionales un principio general de derecho, invita, al contrario a una gran prudencia ya que todos ellos han tendido, más allá del abandono de la distinción entre cosas peligrosas y cosas que no lo son, a la efectiva instauración de leyes especiales para actividades rigurosamente individualizadas. Así, el estudio comparativo de los diversos derechos nacionales enseña, además de lo precario de la noción de actividad

(124)Goldie; I.F.E. LIABILITY FOR DAMAGE AND THE PROGRESSIVE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL LAW, International and Comparative Law Cuartel, vol.14,1995,pp. 1189-1264.

El hecho que Goldie lo haya expuesto en forma amplia y sistemática no quiere decir que anteriormente la doctrina haya ignorado el problema de los daños causados por actividades lícitas pero altamente riesgosas, como lo demuestra sin ambigüedades el profesor Paul Reuter, P. "Principes de droit international public", Recueil des cours de l'Académie de Droit International, vol. 103-II, 1961. p.591.

(125)Ibidem, pp. 1220-1221. Esta idea central del pensamiento de Red Glorie es recordada en varios otros escritos. Ver GLORIE, INTERNACIONAL PRINCIPALES OF RESPONSABILICE FORO POLLINO, Colombia Journal of Transnational Law, vol. 9, 1970, pp. 308-309. "A general view of international environmental Law. A survey of capacities trends and limits", Recueil des cours de L'Académie de Droit International, Colloque, 1973, pp.73-74.

ultrarrriesgosa, que la institución de esta forma de responsabilidad, es difícilmente concebible en ausencia de lo que se denomina "Lex specialis".<sup>(126)</sup>

#### B. Tesis del Profesor Philippe Cahier.

Este connotado especialista ha sostenido en un brillante estudio la existencia de una obligación de reparación en derecho internacional por actividades lícitas pero comportando riesgos excepcionales, basada ésta un principio general de derecho ( independientemente por ello de todo marco convencional). La regla de la utilización no-perjudicial del territorio es una obligación de comportamiento y no de resultado, esto quiere decir que los estados deben ejercer una debida diligencia para asegurar que su territorio no sea utilizado en contra de los intereses de terceros; pero no aplica que tengan la obligación de "garantizar que el territorio de su Estado no esté jamás al origen de un daño ocasionado a otro Estado".<sup>(127)</sup>

Agrega el doctrinario que siendo esto así, en caso de daños causados por actividades compartiendo riesgos excepcionales, el Estado víctima debería ofrecer la prueba de que las autoridades estatales no ejercieron el control o vigilancia necesarios sobre las industrias que desarrollan tales actividades. De acuerdo con su concepción y en ausencia de disposiciones convencionales, una regla internacional que obligara a los estados a reparar los daños causados por empresas que se dediquen a actividades que comparten riesgos excepcionales, solamente puede ser resultado de una norma consuetudinaria. o bien en su defecto, producto de un principio general de derecho.<sup>(128)</sup>

Enfatiza Cahier en que sostener la existencia de una norma consuetudinaria en la materia parece muy problemático, pues la práctica internacional es rara y no concluyente, y el número de convenciones en este campo poco abundante como para que se pudiera afirmar que estamos ante el nacimiento de una regla consuetudinaria, ni menos para servir como elemento de prueba de la misma. Sostiene que un principio general de derecho podría ser el siguiente: todo estado está en la obligación de reparar los daños causados a otros estados, o a residentes extranjeros, que sean resultado de actividades que, aunque siendo lícitas, comportan riesgos excepcionales y que son emprendidas ya sea por su propia cuenta o bajo el imperio de su jurisdicción. En su opinión, la enunciación de este principio extraña de inmediato problemas como los referentes a la noción de riesgos excepcionales, a la imputabilidad y al establecimiento del monto de la reparación: independientemente de otros como las causas de exoneración, agotamiento de recursos internos, etcétera. Contrariamente a otros autores como W. Jenks, piensa que no es tanto el tipo de actividad que debe ser tomado en consideración, sino lo que importa es la extensión del daño. Si el daño es importante, es porque nos encontramos frente a una actividad que conlleva riesgos extraordinarios "abriendo derecho a una reparación.... La realización de un daño de una gravedad tal que vaya más allá de las fronteras de un Estado es la prueba misma de un riesgo excepcional".<sup>(129)</sup>

(126) Este autor señala como, por ejemplo en Francia, a consecuencia de los peligros particulares que presentaban casos como los circulación aérea, explotación de teleféricos o de centrales nucleares, ocasionó que se elaborase y se dictase para tales hipótesis una "ley especial" para cada una de ellas, que reglamentarse su ejercicio en forma individualizada.

(127) Cahier, Ph., op.cit., pp. 419-420. Esto no quiere decir que no pueda existir según Cahier, paralelamente al derecho a la reparación causada por el accidente, un derecho basado en un acto ilícito, como fue el caso de la fundación de tratado, en donde un Estado habiendo tenido conocimiento de que las actividades de una empresa ocasionaban daños al territorio del de otro Estado, no hacía nada para hacer desaparecer la causa del daño. p.421

(128) Cahier Philippe. *Les Relations Internationales dans un Monde en Mutation*. IUHEI, Geneve et Leiden, Sijthoff, 1977, p. 426

De acuerdo a esta tesis, el problema desde un punto de vista práctico no se genera en derecho internacional, más que en el momento en que el daño se ha realizado, lesionando los derechos e intereses del territorio de otro Estado.

De no adoptarse este criterio, centrado en el daño repercutido sobre un territorio extranjero como prueba misma de la actividad ultrarriesgosa, el Estado víctima tendría que aportar la prueba de que los daños ocasionados son consecuencias de una actividad que implica riesgos excepcionales. Además de que dicha prueba difícilmente sería posible que se presentase, esto iría en contra totalmente de la teoría del riesgo, la cual surge en derecho interno precisamente para evitar a las víctimas la carga de la prueba.

Por lo que toca a la imputabilidad del daño, los problemas no surgirían cuando se tratase de órganos del Estado o de establecimientos u organismos públicos, sino en el caso de empresas poseyendo un carácter puramente privado. En este caso, por aplicación de la regla general, el Estado, salvo que hubiere infracción de la debida diligencia, no podrá ser considerado como responsable, como no lo es de los actos de personas particulares. Por último en lo relativo a saber si habría que fijar un límite a la reparación (como es el caso en materia nuclear), Cahier considera que al igual que en derecho interno generalmente no se fija límite a la reparación de las personas o empresas, así, en ausencia de un reglamento convencional, habría que admitir que los estados deben reparar íntegramente todos los daños, aplicándose por lo demás las reglas comunes para la reparación en derecho internacional.

#### C. Tesis de Gunter Handl:

El término "international liability" es utilizado por Handl como denotando una obligación internacional "secundaria" o "funcional" (principalmente la de compensación), la cual surge frente al Estado víctima como resultado de la acción que comete el Estado autor del daño de su obligación "primaria" (esto es, su "responsabilidad") de asegurar que las actividades bajo su control o jurisdicción no causen daños ambientales extraterritoriales. En última instancia es el control físico sobre el territorio y no la soberanía o la legitimidad del título, lo que constituye la base de la responsabilidad estatal por actos que afecten a terceros estados. Antes de la Declaración de Estocolmo de 1972 mucho de la práctica estatal y de las principales decisiones jurisdiccionales, trataban de la cuestión de la responsabilidad internacional de los estados en el contexto de las actividades realizadas al interior del territorio estatal. <sup>(129)</sup>

La tesis central de Handl podrá resumirse así: la responsabilidad objetiva como principio general de derecho; porque si bien la jurisprudencia internacional no provee una base para sostener la existencia de la responsabilidad objetiva por polución transnacional como un principio general, como tampoco lo ofrece la práctica legal internacional, es permisible proceder bajo la suposición de que una strict liability por actividades anormalmente riesgosas existe hoy en día como un principio de derecho internacional general.

Ludwig. A. Teclaff, a propósito del régimen de responsabilidad objetiva sostiene que aun cuando la necesidad de una regla en tal sentido es indiscutible, la evidencia es ahora tan escasa

(129) Cahier, Philippe. Op. cit. p.427

(130) HANDL G. STATE LIABILITY FOR ACCIDENTAL TRANSNATIONAL ENVIRONMENTAL DAMAGE BY PRIVATE PERSONS P.526 American Journal of International Law, vol. 74, 1980

y pobre para hablar siquiera de una tendencia en derecho positivo. De igual forma, los autores M'Conigle y W. Zacher, consideran en forma bastante escéptica que la *strict liability* como principio consuetudinario de derecho internacional, pudiera haber entrado en el terreno del derecho positivo. De cualquier manera, Handl, apoyándose directamente en W. Jenks, sostiene que en última instancia saber si la responsabilidad objetiva por actividades anormalmente peligrosas existe o no dentro del marco internacional general, depende de la perspectiva que se tenga de la ciencia del derecho internacional. A esta opinión nos adherimos, no sin ciertas reservas, tal y como lo argumenta el maestro Gómez Robledo.

#### D. Concepto de Actividad Anormalmente Peligrosa.

El campo de la responsabilidad objetiva del Estado por daños transnacionales ambientales quedaría circunscrito al supuesto de la contaminación transnacional accidental, y, en este sentido, a los accidentes que no presenten en forma una culpa (*fault*) imputable al Estado. Si la pérdida ocurrida debe ser imputable, no a la víctima, sino al Estado contaminante, dentro de un sistema internacional generalmente basado en la culpa, deberá recurrirse al concepto de actividad de naturaleza anormalmente peligrosa.

En ausencia de una determinación a priori, por acuerdo concertado entre las partes, de que una cierta actividad es en sí riesgosa internacionalmente, el término de "**abnormally dangerous activity**" deberá ser entendido, en opinión de Handl, como un concepto que implica un excepcional o significativo riesgo de un severo daño, pero conteniendo una escasa o mínima probabilidad de que dicho daño llegue a materializarse. De aquí que él no acepte la fórmula del profesor Cahier, pues si bien su atractivo es evidente, lo extensivo de misma incluiría daños accidentales de mínima consecuencia.

Pero parece bien establecido, dice Handl, que hasta que y solamente que una actividad se califique claramente como siendo de naturaleza ultrarriesgosa, un tal daño internacional no generaría per se una responsabilidad objetiva; después de todo, añade, hay que recordar la máxima según la cual el derecho no se ocupa de cosas de mínima cuantía ("*de minimis non curat praetor*").<sup>(131)</sup>

**En suma, la responsabilidad objetiva en general presupondrá un elemento de especial peligro, identificable éste en vinculación con la actividad perjudicial de naturaleza transnacional.**

En ausencia de una definición a priori, a través de tratado, la calificación de este elemento va a requerir un análisis contextual *ex post facto*,<sup>(132)</sup> en el cual un daño accidental de carácter severo y transfronterizo va a mostrar la evidencia concluyente de la presencia de un "peligro especial". Pero incluso en ausencia de un daño severo, el Estado puede incurrir en responsabilidad objetiva, siempre y cuando haya incumplido su deber de proporcionar información previa y que el daño en cuestión sea al menos "sustancial" o "significativo".

(131) *ibidem*, p.554

(132) *IBIDEM*, PP. 555-557. A propósito de la obligación de "información previa" en relación con aquellos Estados que puedan juzgarse como siendo expuestos a un riesgo significativo de contaminación transfrontera, obligación que dicho sea de paso difícilmente tiene sus contornos bien precisos en el derecho positivo, Handl dice lo siguiente: "in so far as the states's violation of international obligation is not necessary causally linked to the damage, but is still made the criterion for determining international liability, the controlling state is obviously deemed to incur strict liability for the transnational injury" *Ibidem*, p.556.

### E. Imputabilidad al Estado por Actividades Privadas.

Por último, el argumento según el cual el Estado que ejerce el control no es responsable por una conducta privada, aun cuando claramente se establezca que se trata de una actividad ultrarriesgosa, a menos que le sea imputable, es un argumento inaceptable para Gunther Handl por estar basado en una extensión no justificada de la regla de la imputabilidad (elemento esencial en el estándar de la *responsabilidad tradicional*) a actividades claramente sujetas al régimen de excepción, esto es, al de la responsabilidad objetiva. <sup>(133)</sup>

Si en la mayoría de los casos, las autoridades estatales, es de suponerse ejercen no sólo un estricto control en relación con la autorización para llevar a cabo actividades excepcionalmente peligrosas (en el sentido de que pueden implicar significativos daños internacionales), sino, además, sobre las modalidades del ejercicio de dichas actividades por particulares, el Estado estará entonces íntimamente vinculado con el ejercicio y desempeño de las mismas.

La constancia del hecho anterior justificaría por sí solo -dice Handl- la imposición de una responsabilidad objetiva al Estado que ejerce el control, por todo daño transnacional que pudiese resultar del ejercicio de tales actividades, aun cuando materialmente sean desempeñadas por entidades privadas.

### F. La "Debida Diligencia" y actividades Ultrarriesgosas

Hemos visto que si existe compatibilidad entre el desarrollo de actividades altamente riesgosas dentro de la jurisdicción de un Estado y el cumplimiento de la obligación de no-utilización perjudicial del territorio, esto es así en virtud de que el derecho internacional no impone ninguna obligación de resultado al Estado en el ejercicio de sus competencias territoriales. Sin embargo, para que el ejercicio de dichas actividades sea un ejercicio lícito, el derecho internacional requiere que las mismas se lleven a cabo mediante una efectiva diligencia preventiva, a la medida de los peligros que ellas generan y que son en sí mismos imprevisibles.

La doctrina está de acuerdo en admitir que la noción de "debida diligencia" es introducida en el derecho internacional positivo a través de lo que se conoce como las "reglas de Washington", consagradas en el Tratado del 8 de mayo de 1871, celebrado entre la Gran Bretaña y los Estados Unidos con el objeto de someter a un arbitraje ad hoc el diferendo relativo al caso Alabama. De conformidad con dichas reglas un gobierno está obligado a:

i) **Hacer uso de la debida diligencia para impedir el lanzamiento, armamento o equipamiento dentro de su jurisdicción de todo buque del cual tenga motivo para creerlo destinado a entrar en guerra contra una potencia con la cual está en paz.**

ii) **No permitir o tolerar que ninguno de los beligerantes se sirva de su puertos o de sus aguas como base de sus operaciones navales en contra del otro.**

(133)Ibidem, pp. 557-558. Este punto de vista compartido en cierta forma por autores como Jenks y Kelsen, es una tesis dirigida en contra de lo expuesto por Ph. Cahier, quien, como se vió sostiene que nada por el momento parecería justificar una derogación a la regla general de la no-imputabilidad al Estado por actividad esencialmente de naturaleza privada



- iii) Ejercer la debida diligencia dentro de sus propios puertos y aguas, y en relación con toda persona dentro de su jurisdicción a fin de impedir toda violación de las obligaciones y deberes que preceden.

Siguiendo a la mayoría de los tratadistas en la materia podemos afirmar que es el pensamiento de Max Huber en relación con el célebre caso de la Isla de Palmas sometido ante la Corte Permanente de Arbitraje, el que sitúa el fundamento de la obligación de la diligencia que se podría esperar de un Estado soberano en razón de las circunstancias dadas del caso. La soberanía territorial implica el derecho exclusivo de ejercer las actividades estatales. Ese derecho tiene por corolario un deber: la obligación de proteger al interior del territorio, en particular a la integridad y a la inviolabilidad en tiempos de paz y en tiempos de guerra, así como los derechos que cada Estado puede reclamar para sus nacionales en territorio extranjero.

De una manera general, sostiene Dupuy, el derecho internacional se ha limitado a la reafirmación de ese solemne principio, dejando al Estado soberano la discreción de sus modalidades de ejercicio, y al juez, cuando de diferendo se tratase, el cuidado de apreciar en concreto la eficacia del comportamiento estatal. Sin embargo, en un informe de la OCDE, si bien se reconoce que la obligación general de diligencia es una noción flexible, susceptible de adaptaciones diversas, dependiendo de la situación fáctica en particular y de las posibilidades prácticas de supervisión, no por ello se deja de enfatizar que de conformidad al derecho internacional la obligación de diligencia está con todo constituida por un grupo de reglas medias o "standards" de comportamiento que los estados deben observar. En otras palabras:

- a) Los estados deben poseer de una manera permanente el aparato jurídico y material suficiente para asegurar normalmente el respeto de sus obligaciones internacionales, y, deben dotarse en el campo de la protección al medio ambiente de la legislación y la reglamentación administrativa, penal y civil necesarias.
- b) El cumplimiento con el deber de diligencia implica, en concomitancia con el principio de la buena fe, que el Estado además de dotarse de la infraestructura legal y administrativa apropiada, deberá realizarlo con la diligencia y vigilancia apropiada a las circunstancias.
- c) Igualmente, y aun cuando no hay identidad entre los principios, es sin embargo posible el apreciar íntimamente relacionados el deber de diligencia con el deber de cooperación internacional impuesto a los Estados, en particular r por lo que se refiere a la protección al medio ambiente.

(134) Ver. OBSERVATIONS ON THE CONCEPT OF THE INTERNATIONAL RESPONSABILITY OF STATES IN RELATION TO THE PROTECTION OF ENVIRONMENTAL. Note by the O.F.C.D. Secretariat, en Legal aspects of transfrontier pollution, París, O.E.C.D., 1977, en particular pp.380-388

Lo anterior es obviamente compatible con la interpretación mayoritaria del principio 21 de la Declaración de Estocolmo, el cual establece que los estados tienen la obligación de asegurar que las actividades que se lleven a cabo dentro de su jurisdicción o bajo su control no perjudiquen al medio ambiente de otros estados, consagrando así la obligación de comportamiento y no de resultado. De la misma manera la mayoría de los miembros de la Comisión para el estudio de la contaminación fluvial del Instituto de Derecho Internacional, estuvieron de acuerdo en que la obligación de no contaminar se limita a una obligación de diligencia y a la fórmula general de que todo Estado está obligado a vigilar con una diligencia razonable, el hecho de que su territorio no sea utilizado como fuente de contaminación perjudicial para terceros.<sup>(135)</sup>

#### G. La Denominada "Responsabilidad suave" o "Soft Liability".

Dentro del esquema clásico de la responsabilidad internacional, la restitución en especie es considerada como el modo de reparación por excelencia. Este tipo reparación se traduce en un restablecimiento efectivo de la situación que debería haber existido de no haber mediado la comisión de un ilícito internacional. Si se piensa que el principio general de la reparación tiende a hacer desaparecer las consecuencias perjudiciales producidas por el hecho ilícito imputable al Estado, "es entonces lógicamente explicable que la reparación en especie se aprecie, al menos teóricamente, como la forma por excelencia que debe adoptar toda reparación en general".<sup>(136)</sup>

Sin embargo, en la práctica y aun cuando la restitutio in integrum sea teóricamente el modo de reparación que debe tener preminencia, ésta es raramente susceptible de cabal aplicación ya que por múltiples razones, de orden material o jurídico, las situaciones factibles de un restablecimiento del estado de cosas anterior al ilícito son por demás escasas, como lo demuestra la práctica y jurisprudencia internacionales.

Ahora bien, en el caso de reparación de daños transfronterizos del orden generalmente industrial, el problema llega a ser más agudo en la medida en que con frecuencia es casi imposible hacer cesar en forma definitiva la actividad perjudicial, en vista de la gran importancia económica que puede revestir la misma para el desarrollo de la comunidad nacional. Un caso que ilustra en buena parte el anterior estado de cosas es el referente al caso del *Fricktal Inferior* entre la Confederación Helvética y la RFA.

En situaciones como ésta se deja subsistir la causa del daño y solamente se tratan de reducir las consecuencias perjudiciales, pero sin garantizarse una terminación definitiva del daño que se viene generando. En este tipo de casos Pierre-Marie Dupuy ha propuesto que se afirme que el daño ha sido entonces no reparado, como sería el caso de un procedimiento clásico de responsabilidad, sino solamente "compensado", significándose con ello aquel tipo único de "reparación imperfecta que es concomitante con la persistencia del daño y cuya función sería la de conciliar el mantenimiento de una actividad de interés general con la salvaguardia de intereses particulares" <sup>(137)</sup>

(135) *Annuaire de l'Institut de Droit International, Session d'Athènes, vol. 58, 1979.*

Ver particularmente las observaciones de Ch. Rousseau, pp. 304-305; Iguzaz Seidl-Hohenveldern pp. 301-307; Sette Camara, pp. 302-309; Jan H. Verdji pp. 311-3-313

(136) *Ibidem.* Rousseau, p.306

(137) DUPUY, P.M. *La responsabilité internationale*, op. cit. 278. Es claro que este tipo de reparación que deja subsistir la causa del daño y no cubre la integridad del perjuicio, parecería como la compra por el autor del daño de algo así como un "derecho de polución".

Es por ello por lo que Alexandre Charles Kiss se preguntaba ya en el Coloquio de la Haya de 1973 sobre la Protección del Medio, si a fin de cuentas la comunidad internacional no estaría tendiendo cada vez más, en estos campos, hacia una forma de 'soft responsibility' establecida por vía de acuerdo entre las partes interesadas y no hacia formas jurisdiccionales, siendo siempre lo importante la existencia de algo no menos efectivo que los mecanismos conocidos por la responsabilidad internacional clásica.

## H. Algunas Apreciaciones personales

Los principios de responsabilidad objetiva fueron estableciéndose en normas legales, principalmente de ámbito internacional, como el principio de que "el que contamina paga" y que encontramos en el Convenio OPRC/90. Además esta teoría de responsabilidad otorga una garantía más amplia a los Estados de no tener que asumir las cargas ocasionadas por la imprudencia de otros.

Los Estados serán directamente responsables de las violaciones del Derecho Internacional cometidas por sus órganos, o por personas o instituciones que actúan bajo su mandato (responsabilidad inmediata). Además, el Estado es responsable de modo indirecto por los daños causados, en violación de las normas internacionales, por otros Estados que se encuentran en cierta situación de dependencia con él, lo cual significa que en cualquier caso en que un Estado se encuentre sometido, de hecho o de derecho, a otro, éste es responsable de los actos que pueda realizar el primero.

Es importante destacar, que la práctica internacional indica que únicamente se admitirá la responsabilidad internacional cuando el daño causado fue por premeditación o por negligencia. Dos condiciones son necesarias para integrar la responsabilidad: la imputabilidad y que el acto sea ilícito, conforme al Derecho Internacional.

Cuando se ha producido un daño como consecuencia de una violación del Derecho Internacional, surge para el Estado culpable de ella la obligación de "reparar", con lo cual quedará liberado de la responsabilidad en la cual incurrió. Así, "la reparación deberá tender al restablecimiento del "statu quo"; y cuando un Estado debe pagar una suma determinada se entiende que es para indemnizar al otro Estado por los daños y perjuicios sufridos.

La reparación consiste en: una restitución en especie (la cual se da en el momento en que se cumple la obligación a la que faltó el Estado o se revoca el acto ilícito) y que en el caso de una imposibilidad física, material o jurídica, se sustituye por una "compensación monetaria", una indemnización (pago de una cantidad correspondiente al valor que tendría la restitución en especie); y una satisfacción (reconocimiento formal o la declaración judicial del carácter ilícito del acto) todas ellas con el objeto de restablecer la situación que hubiera existido de no haber ocurrido el acto ilícito.

Entonces, si por "reparación" se entiende volver las cosas al estado en que se encontraban antes de la violación, tendríamos que la indemnización (en dinero) no sería objeto directo del interés social, ya que así sólo se vería restablecido de manera muy mediata. Más bien, es y

debe ser siempre el restablecimiento del equilibrio ecológico, la preocupación fundamental del ser humano y del derecho internacional.

Sin embargo, si a pesar de la sanción subsisten los efectos del siniestro ecológico, se puede plantear la cuestión de si con la aplicación de sanciones previstas en las leyes, ha de considerarse restablecido el bien afectado y, junto con él, el interés público respectivo.

Uno de los problemas relacionados con la legislación marítima es la limitación de responsabilidad, donde se conserva el sistema denominado "fortuna de mar", que autoriza la limitación de responsabilidad abandonando el buque a los acreedores. Este sistema fue el más adecuado durante mucho tiempo. Sin embargo, en la actualidad no lo es y menos para un país como México, en el que gran parte de sus costas y de sus aguas, se encuentran comprometidas a la explotación y tráfico de sustancias peligrosas como son los hidrocarburos.

Por ejemplo, en el caso de un accidente en donde los daños afectaran directamente nuestras costas y que el buque, acogiéndose a dicha legislación, decidiera hacer uso de su limitación de responsabilidad mediante el abandono, tendríamos que los daños serían tanto irreparables como irreversibles.<sup>(137)</sup>

Para evitar esta situación, nos podríamos remitir al Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad nacida de las Reclamaciones de Derecho Marítimo, del 19 de noviembre de 1976, en donde se niega la posibilidad de que la limitación de responsabilidad sea aplicada en determinados casos como en el del transporte de hidrocarburos, puesto que, entre las reclamaciones excluidas de la limitación de la responsabilidad, se encuentran las derivadas de la contaminación por hidrocarburos ( por lo dispuesto en la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por los Hidrocarburos, CLC/69).

Con todo lo anterior, podemos concluir este apartado afirmando que en cuestiones ecológicas y de acuerdo con los principios de Derecho Internacional, la responsabilidad no sólo vendrá como consecuencia de un acto ilícito, sino también por toda conducta que cuyos efectos lesionen al medio ambiente y derechos de terceros. Además, se ha dispuesto, en la mayoría de los convenios que tratan la responsabilidad objetiva, la obligación para el empresario o explorador responsable de contar con un seguro para cubrir los daños, así como el incorporarse a algún mecanismo de indemnización.

#### 4.3. GRANDES SINIESTROS DE BUQUES TANQUE PETROLEROS

##### 4.3.1. El Caso del "Torrey Canyon".

El 18 de marzo de 1967, a las 9:00hrs. de la mañana, un barco porta-tanques liberiano de 970 pies de largo, llamado Torrey Canyon chocó con un risco, éste llamado de las Siete Piedras (seven stones), en Lands End, Inglaterra. Este porta-tanques provenía del Golfo de Arabia, y cargaba 18 tanques de almacenamiento, que contenían 119,000 toneladas de petróleo crudo de Kuwait.

(37) DUPUY, P.M. *La responsabilidad internacional*, op. cit. 278. Es claro que este tipo de reparación que deja subsistir la causa del daño y no cubre la integridad del perjuicio, parecería como la compra por el autor del daño de algo así como un "derecho de contaminación".

(138) Enciclopedia Británica. *Libro del Año 1968*, p. 236.

El barco no pudo volver a funcionar, y se mantuvo en ese lugar por seis semanas, y posteriormente fue bombardeo e incendiado, pues lo declararon pérdida total. El petróleo que se escapó al mar, y con el viento, se creó una mancha de 8 millas de largo, y después creció para abarcar entre 18 y 20 millas. En dos días se escaparon 50,000 toneladas de petróleo del barco. La mancha comenzó a moverse hacia el este, amenazando las costas de Cornwall, y causando serias preocupaciones acerca del tremendo golpe que se causaría a las costas y al Canal de la Mancha.

A las 12 horas del accidente, se hicieron grandes esfuerzos por dispersar el petróleo; para ello, se tomó en cuenta el antecedente de que la Marina inglesa había usado combinaciones de químicos solventes y emulsificantes, sobre todo detergentes, para limpiar pequeños derramamientos de petróleo en las bahías y en las aguas de las costas, y decidieron para este caso utilizar detergentes.

El 18 de marzo comenzó la dispersión de detergentes, y en 3 días lanzaron 15,000 galones de dicho material. El 21 y 22 del mismo mes, persistió un viento muy fuerte, penetró más petróleo en el Canal, pero se mantuvo a una buena distancia de la costa.

Pero los vientos continuaban, y como el barco aún seguía allí, se estaba derramando todavía más petróleo, lo que provocó que la mancha crecería más amenazando con llegar pronto a la costa. El 24 de marzo el viento cambió de dirección del noreste al sudoeste, y para la mañana del día siguiente, la mancha llegó a la costa de St. Just.; cerca del 15% del cargamento del barco llegó a la costa, es decir, 18,000 toneladas de petróleo. El 26 de marzo, la marea pesada golpeó el barco, lo que hizo que se derramaran aproximadamente de 40,000 a 50,000 toneladas de petróleo al mar. Esta enorme masa se dirigió a la costa inglesa, pero antes de llegar, cambió su dirección debido al viento, y por 30 días, se mantuvo lejos de la costa, sin causar una amenaza de mayor peligro a los ingleses.<sup>(139)</sup>

Barcos de la Marina francesa trataron de limpiar el lugar con una mezcla de calcio carbonatado y ácido, dispersaron en el lugar 3,000 toneladas de calcio compuesto y así esta maniobra fue un éxito puesto que no hubo posteriormente informes de que se afectara la fauna marina o de que el petróleo hundido llegara a la playa. Este éxito se debió a que los componentes ligeros del petróleo se evaporaron en su larga exposición al mar, y el petróleo que flotaba era de gran densidad; además ayudó que el clima estuvo tranquilo durante esos días.

El 28, 29 y 30 de marzo, al no tener esperanza de sacar el barco del lugar del desastre, se tuvo que bombardear, con todo y su cargamento que aún le restaba de 20,000 toneladas de petróleo. Un poco más de petróleo cayó al mar, y lo demás fue quemado.

No fue sino hasta abril que el barco desapareció completamente de la superficie del mar, y ya no tenía cantidad alguna de petróleo en él.

Se dió a conocer que entre marzo 18 y marzo 26, se derramaron 48,500 toneladas de petróleo, de las cuales 18,500 se dirigieron hacia la costa de Cornisa y 30,000 se encaminaron al Canal de la Mancha. Toda la masa fue bombardeada con detergentes; se utilizaron 10,000 toneladas de fluidos de los mismos para limpiar las playas de Cornish.

Los agentes y métodos que causaron para limpiar y reparar las playas fueron:

- a) Detergentes
- b) Remoción física del petróleo y de la arena contaminada, y
- c) Quema del petróleo, ya sea directamente, o después de recolectarlo.

El total de detergente aplicado constituyó un 25% del total de volumen de petróleo depositado en las playas. Pero con el paso del tiempo, la aplicación del detergente no fue muy exitosa, puesto que las masas de petróleo dejaron de ser delgadas y ligeras, y mientras más se acumulaban en las playas, se hacían más densas, combinadas con agua y otros elementos. También se convirtió en un problema el que las emulsiones del detergente en la playa se comenzaran a hundir, y formaran "aguas movedizas" en la arena y ésta cubría masas de petróleo, que reaparecían después con el movimiento de la arena y de la marea. Para acabar con esas albercas de petróleo, se lanzan llamas para quemarlo, pero no se lograba mucho, así es que este procedimiento se hizo muy caro e ineficiente.

Varias técnicas utilizadas para combatir la contaminación del desastre del Torrey Canyon causaron un tremendo daño al medio ambiente, mataron miles de aves del mar e impactaron drásticamente la vida marina, y también contaminaron enormes áreas de playas.

La razón por la que mueren tantas aves, se debe a que éstas se acercan al petróleo de las playas, y si lo ingieren, se envenenan, y si sus plumas se llenan de petróleo, ya no pueden volar, y son a veces devoradas por otros animales, y están además imposiblemente para buscar alimento, y mueren de hambre; asimismo, si su cuerpo se llena de petróleo, éste pierde calor. La Asociación de Conservación Natural de Londres informó que se rescataron 7,000 aves para posible tratamiento, pero unos cuanto cientos sobrevivieron.

En cuanto a los peces, cuando éstos nadan en aguas contaminadas con petróleo, mueren por ingerirlo, y porque su cuerpo se plasma de él. Los detergentes y las emulsiones utilizadas para limpiar el agua y las playas, mataron a muchos tipos de vida marina, a causa de los tóxicos que contienen, y esta vida marina constituye muchas veces el alimento básico del hombre. También se destruyeron algas marinas de gran valor industrial y alimenticio.

El desastre del Torrey Canyon fue una experiencia que instó a buscar soluciones a siniestros de este tipo; los daños fueron tales, que se volvió necesario tener métodos más afectivos, y que dichos métodos no acabaran con las aves y la vida marina.

El Instituto Americano del Petróleo tenía un contrato con la Compañía Ambiental Diligham, de la Joya, California. Esta compañía estudia los más grandes derramamientos de petróleo que han ocurrido en el pasado, y analiza el equipo de control y las técnicas que pueden utilizarse para hacer frente a estos desastres. Para ellos, un derramamiento de petróleo mayor es aquel que envuelve a 200,000 barriles o su equivalente, que son 84,000 galones o más de petróleo. Sus estudios han demostrado que los barcos que llevan los tanques son los que causan mayores derramamientos, pues el 70% de estos accidentes son causados por estos buques. Generalmente, las contingencias tienen lugar a unas 10 millas de la costa, y la media es un derramamiento de 25,000 toneladas de petróleo crudo, en la mayoría de los casos.

Las costas de los Estados Unidos son las regiones más expuestas a estos accidentes, pues por ellas circulan los volúmenes más grandes de productos petroleros, especialmente el Golfo de México y Mobile, Alabama a Brownsville, Texas, y la costa del Atlántico de Maine a Virginia. Otras áreas<sup>146</sup> pueden ser un riesgo son las costas de Florida y tres puertos del Pacífico.

Los factores que más afectan a un derramamiento son las olas y el viento, pues esparcen las manchas y las hacen llegar a las costas, en donde se produce quizá el mayor desastre de todos ecológicamente hablando.

El accidente ocurrido al buque tanque Torrey Canyon fue lo que motivó la creación del Convenio OilPol relacionado con la prevención de la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, el cual fue enmendado en 1969. Este Convenio fue útil porque salvaguardó los mares contra la polución ocasionada por hidrocarburos.

Para solucionar el problema derivado de este siniestro, se convocó a una Conferencia Jurídica Internacional en relación a los daños causados por la contaminación en el mar, para lo cual se llevaron a cabo numerosos acuerdos y recomendaciones para buscar una solución terminante.

Así fue que en 1969 en Bélgica, se convocó a la Conferencia realizada en Bruselas del 10 al 28 de noviembre, para la elaboración del Convenio sobre Responsabilidad Civil; un tratado internacional que pretendía enfrentar situaciones de emergencia y sus peligros, buscando proteger los intereses de las poblaciones afectadas por derrames de hidrocarburos.

Efectivamente, buscando dar respuestas a la problemática evidenciada por el Torrey Canyon, partiendo de la misma Conferencia de Bruselas de 1969, y contándose con las normas jurídicas mínimas para poder dar soluciones a daños causados por contaminación en el mar, se consolida el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Ocasionados por la Contaminación por Hidrocarburos (CLC/69/76/84), donde se discutió por los estados el principio de responsabilidad por culpa, en la causa del accidente, debiendo ser probada ésta.<sup>(140)</sup>

De la multitudada Conferencia jurídica Internacional de Bruselas, en 1971 se inicia el Fondo Internacional de Indemnización de Daños ocasionados por la Contaminación de Hidrocarburos —IOPC FUND- aprobado el 18 de diciembre de 1972. Motivado por el accidente de 1967, satisfactoriamente, el Comité Jurídico de la OMI acelera la elaboración de un proyecto de plan de indemnizaciones que, garantizó la responsabilidad de los medios de indemnización a las víctimas de los desastres ocurridos por los imprevistos ocasionados por derrames de hidrocarburo.

El consejo de investigación consideró responsable por negligencia a la Barracuda Tanquer Corporation (dueña del buque) y, ocho meses más tarde, ésta y la British Petroleum (la compañía que lo alquiló) efectuaron la indemnización a los particulares damnificados. El operador del barco era la Unión Oil Company, y pertenecía precisamente a la Barracuda

(140) Almanque Mundial 1973. Actualidad mundial p.146.

Oil Company, los cuales aceptaron pagar 7.2 millones de dólares en daños resultantes de este accidente. Este fue un arreglo negociado, no proveniente de un Tribunal, ni conforme a Jure, en el cual correspondieron 3.6 millones a Inglaterra, y 3.6 a Francia. El seguro que cubría a la compañía cubrió cerca del 70% de la cantidad pagada.

Este magno accidente alertó a las compañías energéticas y al mundo industrial en general, del enorme daño y contaminación que puede causar un siniestro de esta naturaleza.

Asimismo mostró la necesidad de ampliar el régimen convencional vigente no solo a los buques tanque, sino también a las embarcaciones mar adentro o barcasas que también extraen hidrocarburos y realizan peligrosos manejos con diversas sustancias en el medio marino.

#### 4.3.2. El Caso del Amoco Cádiz.

El 16 de marzo de 1978, el buque tanque petrolero "Amoco Cádiz" de bandera panameña, se partió en dos al encallar en los escollos por mal tiempo y una avería en el timón, hundiéndose en la costa de Britania, Francia y derramando su carga de 230,000 toneladas de crudo ligero del Medio Oriente durante 15 días. A lo largo de 320Km. la costa fue afectada en varios grados, mientras que en el mar, el aceite sufrió una extensa disminución al evaporarse y biodegradarse.<sup>(141)</sup>

De las 62,000 toneladas de aceite derramadas en la costa a fines de marzo, sólo 9,200 toneladas fueron destinadas a permanecer un mes después debido a la extensa biodegradación del aceite acumulado y a las actividades de limpieza. La población que resintió los mayores daños fue la de Portsall, puerto localizado a 29Km. de noreste de Brest, y que perdió irremediamente recursos económicos, pesca y turismo. También el derrame afectó seriamente al estuario Aber Benoit, que se ubica a 10km. al este del lado del naufragio, debido a su orientación este-oeste; durante las semanas iniciales, 6 a 9m. de marea en esta área concentraron grandes cantidades de aceite.

El Aber Benoit tiene aproximadamente 10km. de largo y 1km. de ancho en la boca; aquí el transporte de sedimento suspendido dentro del Aber es principalmente resultado de la suspensión y transporte de la marea. Este sedimento blando ha sido colocado como altamente vulnerable a los derrames de aceite, porque en este puede persistir por más de 10 años. Alrededor de la zona más afectada, la tierra es principalmente agrícola y rural, y las pequeñas naves comerciales fueron ancladas de 1 a 2km. de la boca del Aber. Hubo parques de ostras localizadas en la zona que sufrieron graves daños.

Fue necesario elegir un área de referencia con características tan similares como fuera posible a los lados de baja energía del plano lodoso, para permitir la definición de un punto final para aceite oreado; el área elegida fue la Bahía de Kerogan en el río Odet, al sur de la zona del derrame y 5 km. bajo corriente de la ciudad de Quimper.

Se monitoreó el aceite oreado del Amoco Cádiz, entre 1978 y 1981, durante un período de 6 a 12 meses posterior al derrame, encontrándose que existió alteración en la distribución del aceite dentro del Aber, como distribución de hidrocarburo en el aceite mismo. Un mes después del derrame se encontró la mayor parte de aceite distribuido en más sitios que recibieron el



impacto. Estos sitios, fueron observados constantemente y las concentraciones totales de hidrocarburos examinados en su posición estática y que por cierto se incrementaron no obstante la extensa degradación de residuos de petróleo.<sup>(142)</sup>

#### A. Método y Técnica de limpieza del Hidrocarburo.

Por más de 25 años el uso de dispersantes se ha considerado una herramienta para combatir derrames de aceites en el mar, pero su aplicación constituye un problema de controversia. En Francia se decidió en 1977, llevar a cabo intentos de limpieza para tener un mejor entendimiento del modo de trabajar de los dispersantes en el mar y probar técnicas de aplicación al accidente del Amoco Cádiz. Este fue entonces uno de los primeros intentos conducidos en el mar en condiciones controladas; seis series de intentos fueron realizados en 1979 hasta 1985 en cooperación con la marina francesa que aportó barcos y helicópteros y de esa manera se completaron las investigaciones. Además fue vital el trabajo de laboratorio con su desarrollo experimental en numerosas pruebas de campo. De aquí nace el programa PROTECMAR.

El programa Protecmar fue y ha sido una fuente importante de información para el establecimiento de políticas francesas en el uso de dispersantes. Aquí el tipo de aceite es considerado un factor que puede afectar la efectividad de los dispersantes. Aparte de altos crudos parafínicos, los cuales tienen un comportamiento especial, la composición química tiene que ser elaborada en relación a la habilidad de los aceites para formar emulsiones de agua en aceite. A respecto, el chapopote es el principal parámetro y el arabe ligero en un crudo típico con un valor medio.

La duración de los impactos de los derrames de aceite en marismas depende de la cantidad y tipo de sustancia derramada y sobre los niveles de protección y limpieza es en derramamientos muy grandes donde la intensa limpieza ha ofrecido oportunidades para el estudio de procesos y tasas de marismas y donde los resultados pueden ser aplicados a otros derrames para propósitos de planeación y mitigación.

El derrame del Amoco Cádiz en Britania ha sido estudiado durante largo tiempo por varios investigadores y proporcionó una buena oportunidad para un análisis avanzado del proceso ecológico marítimo. Las marismas en la costa de Britania fueron impactadas por el Torrey Canyon en 1967 y proporcionaron algunas de las primeras informaciones sobre marismas contaminadas por grandes derrames.

En términos generales, los investigadores aprendieron que las marismas fueron seriamente dañadas por el aceite; que la limpieza podría ser un poco dañina y que varios procesos ecológicos y biológicos fueron influenciados por el aceite. Particularmente, relativo a las marismas de Britania, los investigadores encontraron que ciertas plantas eran más sensibles al

(141) De Raulin, Arnaud. *L'epopee Judiciaire de l'Amoco Cadiz*. Journal du Droit International, vol. 120, No. 1 trimestre enero-marzo, Francia 1993 pp. 40-42.

(142) *Ibidem*, p. 42



costo financiero de los daños, sostenidos por las demandas levantadas. Así es que los grupos mayoritarios que ratifican demandas por daños contra el Amoco, fueron la República de Francia, un consorcio de comunas que equivalían a provincias y varios grupos de gente reunida. Asimismo, la República de Francia, incluyó demandas de varios Ministerios como los de Defensa, Transporte y Ambiente y Calidad de Vida; el consorcio común representó un total de 90 comunidades localizadas dentro y adyacentes al área afectada.

La demanda del Ministerio de Defensa incluyó costos incurridos por el uso de varias unidades militares y buques para responder al derrame. La Armada estimó el monto de la demanda en 96 millones de francos franceses; seguida por Marina en 25 millones de francos franceses. Por su parte, el argumento presentado por Amoco fue que los militares no estaban apartados de sus obligaciones regulares y que actuaron persiguiendo su obligación pública. Esto fue rechazado por la corte francesa, aunque si aceptó el argumento de que la demanda era indudablemente inflada e incluía cargos por actividades desperdiciadas e inefectivas.

Respecto a la demanda de la Marina, hubo mayores reducciones debido a la decisión de la Corte de que sólo gastos extraordinarios se debieron a limpieza y que los gastos totales de operación de los tanques, no estaban garantizados. Basada en la evidencia, decidió que el 25% del costo era actividad normal y el 75% se debía al derrame; además la demanda fue reducida 25%. En suma, la Corte encontró algunos elementos de exageración como el tiempo gastado en la limpieza por los tanques de la Marina (en cada instancia una reducción adicional del 30% fue realizada por la corte basada en la ineficiencia de los métodos de limpieza incluyendo la falta del dispersante dentro del contorno de 50 metros de profundidad). Otras condiciones garantizaron la exclusión de ciertas demandas de la Marina y la reducción en otras. El resultado final fue que la demanda de la marina fue reducida de 25 millones de francos franceses a 13 millones.<sup>(143)</sup>

La armada dió una idea del tamaño de la fuerza humana necesaria para limpiar las playas durante el derrame. Un total de cerca de 40,000 hombres fueron solicitados y demandados para formar parte en el magno esfuerzo. Sin embargo, un máximo de 6,300 estuvieron trabajando en las playas en todo tiempo. La decisión de la Corte indicó que los soldados adicionales fueron presentados pero tuvieron poco trabajo que realizar, especialmente después del 1° de julio.

Se hicieron otras reducciones a la demanda del Ejército que ascendía a casi 96 millones de francos, pues la Corte consideró que se estaban inflando incorrectamente las cantidades

otorgándose finalmente 43 millones de francos. También en respuesta al derrame el gobierno creó un programa bajo la Secretaría de Marina para indemnizar a aquellos como los pescadores que hacen su vida en el mar.

Por su parte, el impacto del aceite en cultivadores de ostras se extendió en el tiempo resultando en la de bancos de ostras y la demanda de una bonificación a los cultivadores de 35'366,690 FF. La corte expresó que : "La evidencia indica que los cultivadores de ostras se aferran a la desaparición del programa al destruir por la indemnización ostras que de otra forma estarían en el mercado"; por ello, el reconocimiento de la demanda para cultivadores de ostras en el programa fue reducido de 35 millones a 20 millones de FF.

Dentro de los aspectos de la demanda general había uno de particular interés por la negativa que otorgó la Corte para indemnizar a los demandantes la cantidad de 500,000 FF. por pérdida de ganancias y 3 procesadores de alga, por falta de prueba, ya que no hubo evidencia tangible y conclusiva de que el derrame de aceite impactó desfavorablemente en las ganancias de los productos de algas.

Finalmente fueron reconocidos sólo 30.86 millones de FF., que el Ministerio de Transporte demandó por un total de 60 millones. El Ministerio del Ambiente y Calidad de vida de Francia promovió la demanda más grande y de la cual más de la mitad era por costos directamente atribuidos a las operaciones de limpieza de la tierra, las cuales estuvieron primeramente bajo la responsabilidad de este ministerio.

La mayor parte de la demanda se relacionó con los costos de limpieza de los departamentos de Cotes du Nord ( 39 de millones de FF.) y Finistera (54 millones). Los gastos demandados eran de alrededor de 94 millones de FF. por equipo pagado, después de una reducción de menos de 1 millón de FF. por depreciación a pesar de que el equipo fue usado por poco tiempo y estaba disponible para futuros usos.

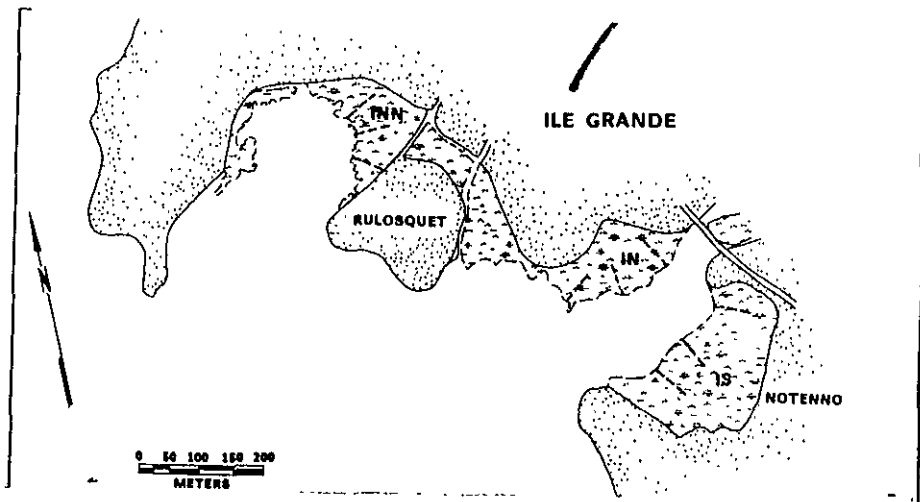
La Corte rechazó este valor y uso 20% del valor original de la demanda reduciéndola a 7.8 millones de FF. y 10 millones de FF. respectivamente. Los costos por equipo pequeño y materiales fueron simultáneamente reducidos de un total de 20.3 millones de FF. a 4.6 millones por ambos Departamentos. Los costos departamentales por reparaciones de equipo y mantenimiento general fueron reducidos de 17 millones a 8 millones.

En términos generales la demanda interpuesta por el gobierno de Francia versus Amoco Cádiz, tuvo las siguientes reclamaciones comunes:

- a) Tiempo gastado por oficiales públicos
- b) Equipo y facilidades de uso
- c) Daño a caminos
- d) Daño a la costa y estructuras portuarias
- e) Restauración de la costa
- f) Erosión de la costa

g) Perdas por diversa implantación de recursos, daño ecológico, inversión tardada y pérdida de imagen.

Cabe mencionar que el siniestro fue de tal consecuencia que muchas otras comunidades, además de las señaladas, recibieron daños graves por lo cual también presentaron demandas que no siempre fueron bien acogidas por la Corte; tal es caso de Perrou Guirec, Trebeurden, Ploudalmezar, St. Poul de León, Plougasnov y Penvenan.



Fotografía de 1978 de los tres avances de la sobrevivencia en el Ile Grande (NNU, lo más septentrional; IN, un adelanto del plano central y IS, avance sureste). La ubicación aproximada de los transversales están mostrados por las líneas de impacto, IS, el centro de choque al sur). La localización de lo ocurrido son mostradas por las líneas señaladas\*

La Corte concluye que las demandas autorizadas se cuantificarían en francos franceses a la tasa de cambio de 1978 y para evitar controversias se recurriría al valor y tasa de cambio respecto del dólar americano en los diferentes tiempos del procedimiento litigioso. Siguiendo la fórmula prescrita por la Corte, el valor del fallo en dólares americanos fue de aproximadamente 40.26 millones y 35 millones en intereses variables.

Respecto a otros instrumentos jurídicos utilizados en este caso del Amoco Cádiz, situándonos ya en el plano de los acuerdos internacionales previamente firmados y ratificados por las partes en litigio, están la Conferencia de Bruselas/69, el MARPOL 73/78, el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos (CLC/69/76/84), y el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Contaminación de Hidrocarburos (FUND/71/Prot./76/84).

Con todos estos apoyos el caso aquí revisado fue resuelto favorablemente para las partes afectadas y se otorgó ayuda también a los propietarios del buque tanque.

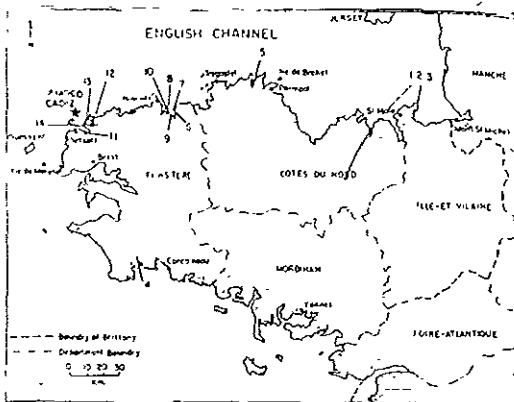


Figura 1 Mapa del Norte de Britania mostrando el ejemplo de localizaciones 1-14. Cancalle; 4, Be Tuety; 5, Trieux River; 6, Douarnuff; 7, Karamet; 8, Pen ar Lan; 9, Ty Ned; 10, Carantec; 11, St. Pabu; 12, Paluden; 13, Baje des Auges; 14, Aire de Broennon. Cima de los buques de 1 a 4, no son una franja de impacto de zona de derrame de hidrocarburo. El Trieux River es un ejemplo de un parque que no fue dañado por el petróleo del derrame del buque tanque Amoco Cádiz.

Como hemos visto, la contaminación marina es un hecho inegable. Forma parte del deterioro ambiental causado por el acelerado desarrollo de las actividades científicas y tecnológicas del género humano. Problema que en casi en la totalidad de los casos, se circunscribe a la faja marítima costera que es el área oceánica en la que tienen lugar las actividades productivas de mayor intensidad y diversificación: asentamientos humanos, puertos, pesca, actividades recreativas; descargas de desechos agrícolas, domésticos e industriales; investigación científica, transportes marítimos, etc.

El Amoco Cádiz y demás accidentes petroleros demuestran que la contaminación de las aguas marítimas es una tarea compleja, ardua y prolongada que requiere de considerables financiamientos por lo costoso y avanzado del equipo que se utiliza y en especial por la demanda de personal científico altamente especializado que debe desarrollar sus actividades de conformidad con un método y un programa específicos.

### 4.3.3. El Caso del "Exxon Valdez".

El 24 de marzo de 1989, poco después de la media noche, el "Exxon Valdez" de la compañía Exxon, un buque de 329 yardas de largo cargado con 1.26 millones de barriles de petróleo crudo, encalló sobre el arrecife Bligh en Prince William Sound (Alaska), derramando cerca de 258,000 barriles en el medio marino.

La mañana siguiente, la Corporación Exxon inició la limpieza del crudo derramado, depositándolo en el buque Exxon Baton Rouge, durante la operación diez días. Las costas contaminadas en Prince William Sound, eran inaccesibles sin equipo especial para navegar. La limpieza inicial se comenzó a realizar desde las rocas usando agua caliente o fría o ambas.

El equipo primordial para los esfuerzos de limpieza fue una super torre, adaptada con otras torres y ensamblada de varias bollas en forma de cubo, las cuales se juntaron en una unidad de cerca 40 pies de ancho y 120 metros de largo. Dieciseis de las super torres o puestos de operación, fueron equipadas con sistemas de entrega articulados hidráulicamente, normalmente usados para bombear concreto en proyectos de construcción para tratar las costas que eran innaccesibles a pie. Otra pieza de equipo adaptado fue un equipo de irrigación típicamente usado en la agricultura.

El caso del "Exxon Valdez" es novedoso también por la utilización de la biorremediación, un método novedoso por el cual las costas fueron tratadas con nutrientes para acelerar el crecimiento de microorganismos, los cuales ingieren los hidrocarburos del petróleo crudo y lo transforman en agua y bióxido de carbono.

#### A. Causas del Accidente:

Un año después del siniestro no había quedado claro si fue resultado de un error humano o mecánico. Sin embargo, era indudable que hubo un error de curso que provocó el desvío del buque causado su encallamiento.

Esto es, en el momento del accidente, el buque era comandado por el tercer contraalmirante Gregory Cousins siendo que el único con licencia para comandar a bordo era el capitán Joseph J. Hazelwood; a quien nueve horas después del percance, en una prueba de sangre, se le encontró un nivel de alcohol de 0.061% más del 0.04% que la Guardia Costera de Prince William Sound establece como estado de ebriedad.

Refirió la tripulación que a Cousins se le veía cansado, pero el capitán estaba en su camarote bebiendo y no se dio cuenta de lo que sucedía. El buque se había salido de curso.

#### B. Investigación y Demandas por Daños.

Al enterarse la corporación Exxon del Estado en el que estaba el capitán Hazelwood en el momento del accidente lo despidió inmediatamente. Sin embargo, 12 jurados de la Corte de Distrito de Alaska investigaban (los datos son de 1994) la demanda que le hicieron a Exxon por haber contratado a Hazelwood para comandar el Exxon Valdés, sabiendo que tenía antecedentes como enfermo alcohólico -estuvo en tratamiento en 1985-, argumentado negligencia e imprudencia.

Por otro lado, un grupo de entre 10,000 y 14,000 demandas, entre ellas de pescadores comerciales y nativos de Alaska, pretenden obtener \$1 billón de dólares en compensación de daños punitivos contra la corporación Exxon, la compañía de buques Exxon y Hazelwood.

Alaska por su parte, demandó a Exxon y otras compañías de servicio por un monto de un billón de dólares, alegando negligencia relativa el derrame.

El abogado de Exxon, como *contrademanda*, acusó al Estado de negligencia también, por interferir con los esfuerzos para contener y tratar el derrame y aunque no se especifica algún monto. Exxon busca que Alaska se retracte por la parte del costo de limpia y reclamaciones de daños alegados. La Federación Nacional de Vida Salvaje demandó también a Exxon y a la compañía de servicios de oleoductos Alyeska en la Corte de Alaska, requiriendo de éstas un depósito de un billón de dólares para mitigar los daños ambientales en Sound.

Aunados a esta misma Federación, el Consejo de Recursos Naturales y la Federación de Vida Salvaje de Alaska, requirieron a la Corte Superior de Alaska que establezca, de manera independiente, una fundación que controle la limpieza y restauración de Sound y su naturaleza.

### C. Resoluciones y Consecuencias Jurídicas.<sup>(145)</sup>

En el mes de mayo de 1994, Exxon admitió la negligencia y acordó compensar a los pescadores y a los nativos de Alaska, pero arguyó que no estaba obligada a pagar daños punitivos, debido a que la tripulación había trabajado suficientemente para operar el buque de manera responsable, actuando de buena fe, por lo que cabía el señalamiento de imprudencia, además de que en el accidente hay muchos "errores improbables".

En cuanto a Hazelwood, todavía en junio de 1995, estaba siendo juzgado bajo los cargos de peligrosidad imprudencial y contaminación negligente. Aunque él aún se declaraba inocente.

Ahora bien, el derrame aceleró la necesidad de aplicación y la vialidad de la legislación en materia de derrames petroleros, la cual el Congreso de E.U. se había tardado en aprobar los últimos 14 años. Con las presiones encima, el Congreso acordó no permitir la legislación federal y proveer leyes estatales viables para derrames petroleros en 24 estados, leyes que tienen una alta o ilimitada vialidad para las compañías. Así 14 de las mayores compañías petroleras estadounidenses acordaron un programa por cinco años con 250 millones de dólares para reducir la posibilidad de vertimientos de buques petroleros; esto es, construyéndolos con doble fondo para una mayor resistencia a los arrecifes, y, en general, favoreciendo una rápida limpieza en casos necesarios.

Cabe destacar que también, en un artículo que preve la limpieza futura de derrames, una Corte Federal reglamentó (en el verano de 1989) que las compañías responsables por derrames de petróleo y otras fuentes contaminantes, deben pagar los gastos completos de restauración del medio ambiente devolviéndolo en lo posible a su condición original. Esta disposición implica cantidades incluso superiores al valor de los recursos naturales dañados.



Es de mencionarse asimismo que los apoderados de Exxon no estuvieron de acuerdo con las reclamaciones que se refieren a los impactos ecológicos, incluyendo la pérdida de la cosecha de pescado en Prince W. Sound ( abril 1994); aunque sus alegatos no fueron muy consistentes ni suficientemente sostenibles.

Durante el caso se impugnó mucho y causó controversias una técnica experimental de limpieza con vapor del petróleo acumulado en las playas pues, según afirmaban algunos expertos, era preferible la limpieza con agua fría pues el potente chorro de vapor mata las aves y los peces, estimándose su recuperación en dos o más años.

Los grupos ecologistas estimaron que el derrame exterminó a más de 30 mil aves, 700 nutrias y 130 águilas; aunque no hubo daño tóxico para la pesca, algunos daños fueron directamente hacia organismos de la playa. Ciertamente, hubo una pérdida sustancial de aves y nutrias, pero la mayor atención se enfocó en las ricas pesquerías de la zona. Un estudio encontró que no hubo mortandad masiva de peces a causa del derrame. Y otro estudio del Servicio Marino de la Universidad de Alaska expresó que el plancton de la zona apareció normal en el verano de 1989 con reproducción de animales y plancton en gran número.

Los abogados de la poderosa Exxon -transnacional de transnacionales- argumentaron que el nivel de toxicidad, aun en su más alto nivel, estuvo por debajo de la dosis letal para el salmón rosa. Además demostraron que no hubo contaminación de petróleo en muestras tomadas 7 pies por debajo de la superficie, y que no hubo muerte masiva de peces porque el petróleo tiende a flotar en el agua. En suma, las áreas más afectadas fueron las playas.<sup>(146)</sup>

Luego entonces, en apego al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil (Bruselas 1969) se puede afirmar que la Corporación Exxon no cumplió, puesto que no admitió la responsabilidad por todos los daños de contaminación causados.

Además, según el Acuerdo Voluntario de Propietarios de Buques Petroleros relativo a la Contaminación por Hidrocarburos (Londres 1969), la compañía de buques Exxon debió indemnizar al gobierno de Alaska por los gastos en que incurrió para limpiar, sin embargo, la compañía argumentó que ellos habían hecho todo el trabajo.

Tampoco hubo gran interés por cumplimentar, incluso al nivel del propio Estado norteamericano y de Alaska misma, el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos; el cual establece un límite de responsabilidad de 450 millones de Francos, pudiendo ser ampliada esta cantidad por decisión de la autoridad competente hasta la suma de 900 millones de Francos.<sup>(147)</sup>

El caso del Exxon Valdés mostró que a pesar de todos los tratados y convenios que regulan los problemas de contaminación marina, las empresas, corporaciones y compañías internacionales que tienen que ver con esto, hacen poco caso a tales disposiciones y los gobiernos se muestran cautelosos y reservados.

(145) Consultese Velázquez Elizarrarás, Juan Carlos: "Aplicación del Derecho Internacional Ambiental a los Grandes Accidentes Petroleros en el Mar", Fac. de Derecho, UNAM, 88 sept-oct. 1994, pp. 106-153.

(146) *Ibidem.*, pp. 154-155.

(147) *Ibidem.*, pp. 155

Resulta claro que la causa del derrame de petróleo del Exxon Valdés fue un error humano, puesto que el buque se salió de curso debido a la imprudencia del capital al mando, Joseph Hazelwood.

Posteriormente al desastre, en los Estados Unidos se reglamentó para la industria petrolera la forma de enfrentar futuras catástrofes, y se ordenó la construcción de una flota de 16 nuevos barcos que tuvieran alta capacidad de respuesta a siniestros de esta naturaleza.

Estos buques contaban con un sistema de suministro en el alta mar de 63.3 m (208 pies) con capacidad para recuperar un máximo de 1,900 barriles por hora de petróleo derramado; además disponían de compuertas y bombas para pasar la mezcla aceitosa de petróleo/agua por los sistemas de separación, y los tanques de recuperación donde es posible almacenar más de 4,000 barriles. El petróleo derramado, una vez recuperado, se puede así transferir a lanchones o vejigas flotantes. Los puertos norteamericanos donde actualmente reside esta flota son: Nueva York, Port Everglades, Florida; Lake Charles, Louisiana; Long Beach, California; y Seattle, Washington.

#### 4.4. El Caso del Pozo Petrolero Mexicano "IXTOC I".

##### 4.4.1. Antecedentes.

El 1° de diciembre de 1978 comenzó la perforación del pozo Ixtoc-I, 94km. al noreste de Ciudad del Carmen, Campeche en México. Mientras se llegaba a una profundidad de 3,627 m. comenzaron a presentarse fugas de gas y aceite que provocaron el incendio de la plataforma. A pesar de los numerosos intentos para controlar el flujo de crudo, este suceso de contaminación<sup>(148)</sup>, fue considerado como el derrame más grande ocurrido en el mundo con 300,000 toneladas de petróleo derramadas, hasta que se presentó el del Golfo Pérsico con 1,2 a 1.5 millones de toneladas. El derrame tuvo una duración de 281 días, del 3 de junio de 1979 al 9 de marzo de 1980, aunque los trabajos de taponamiento de dicho pozo se declararon oficialmente terminados el día 25 de marzo.<sup>(149)</sup> Este vertimiento afectó un área de gran importancia tanto ecológica como pesquera para México, pues no únicamente se vio afectada la zona de Campeche, sino también Yucatán, Veracruz, Tabasco y Tamaulipas, así también, el derramamiento del petróleo alcanzó costas norteamericanas pertenecientes al estado de Texas.<sup>(150)</sup> En este caso, la situación jurídica planteada por el accidente no era fácil esclarecer ya que cuatro sociedades se encontraban implicadas: la sociedad norteamericana propietaria de la plataforma, SEDCO, Inc., y contratada por la compañía mexicana Perforaciones Marinas del Golfo (PERMARGO), la cual a su vez fue contratada por PEMEX, para llevar a cabo las operaciones de perforación de pozos de la plataforma continental de —México, y la Sociedad Southeastern Drilling, Ins. (SDI), también de nacionalidad norteamericana, contratada por PERMARGO para suministrar el personal necesario para operar la plataforma SEDCO 135.

De acuerdo al contrato celebrado entre PERMARGO y SEDCO, el responsable de cualquier contaminación las aguas mexicanas, ya fuese por fuga o descontrol de un pozo sería PERMARGO; y en el contrato suscrito por éste y PEMEX, la responsabilidad recaería en el organismo público descentralizado del Gobierno mexicano, es decir, Petróleos Mexicanos.<sup>(151)</sup>

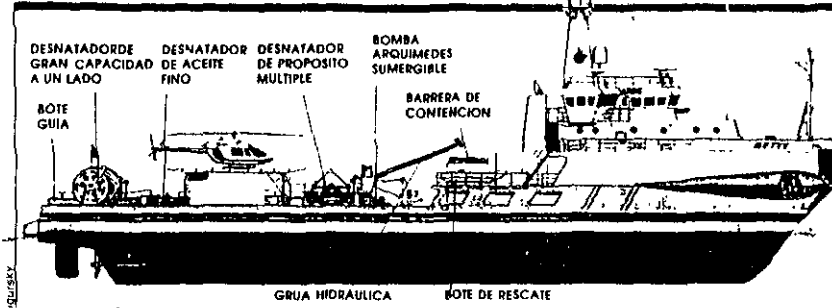
(148) Se contempla el lapso del 3 de junio de 1979 al marzo de 1980.

(149) Informe de los trabajos realizados para el cotto del pozo Ixtoc I, el combate de derrame de petróleo y determinación de sus efectos sobre el ambiente marino, México, PEMEX, pág. 3

(150) Se llegaron a alegar que 70 millas de las texanas fueron contaminadas por los vestigios del aceite proveniente del Ixtoc I, en López, Alberto David, "Antecedentes y comentarios del accidente del pozo Ixtoc I y de los juicios derivados del mismo en los Estados Unidos de América en contra de Petróleos Mexicanos", en Pemex-Lex, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos, Núms. 31-32, enero-febrero, 1991, pág. 22.

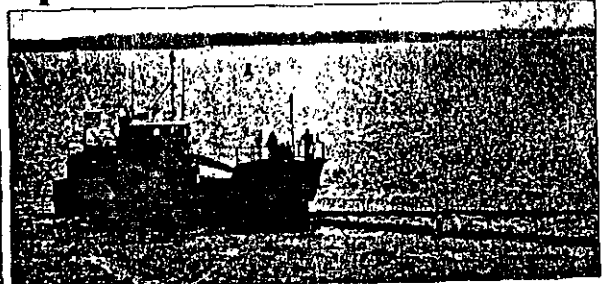
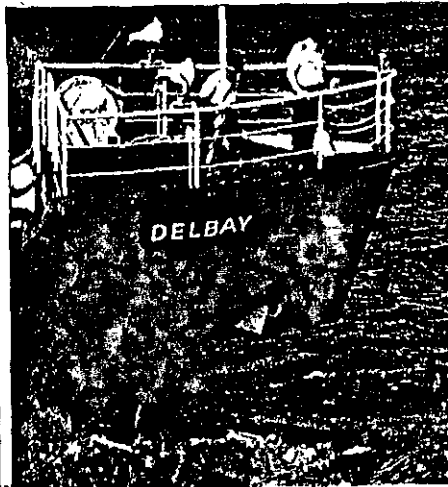
del pozo Ixtoc I., en op.cit., pág. 22.

# avances de la técnica

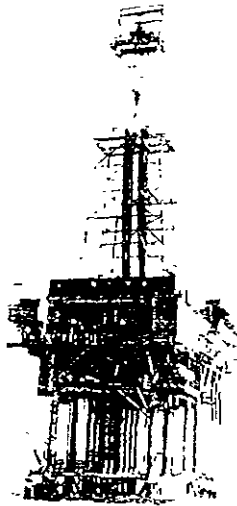


## Prueba tecnológica de limpieza en catástrofe de Alaska

FOTOS GUARDIA COSTERA DE ESTADOS UNIDOS



Para México este accidente significó un gran desprestigio, así como reclamaciones por parte de los Estados Unidos por los daños generados de dicha contaminación, en sus industrias turísticas, pesquera, así como el equilibrio ecológico de ese país. Por tal efecto, en agosto de 1978, el Gobierno de Estados Unidos le propuso al de México comenzar negociaciones dirigidas a admitir una eventual responsabilidad por daños causados.<sup>(152)</sup> México rechazó las negociaciones para responsabilizarlo a él ni a sus compañías petroleras interponiendo

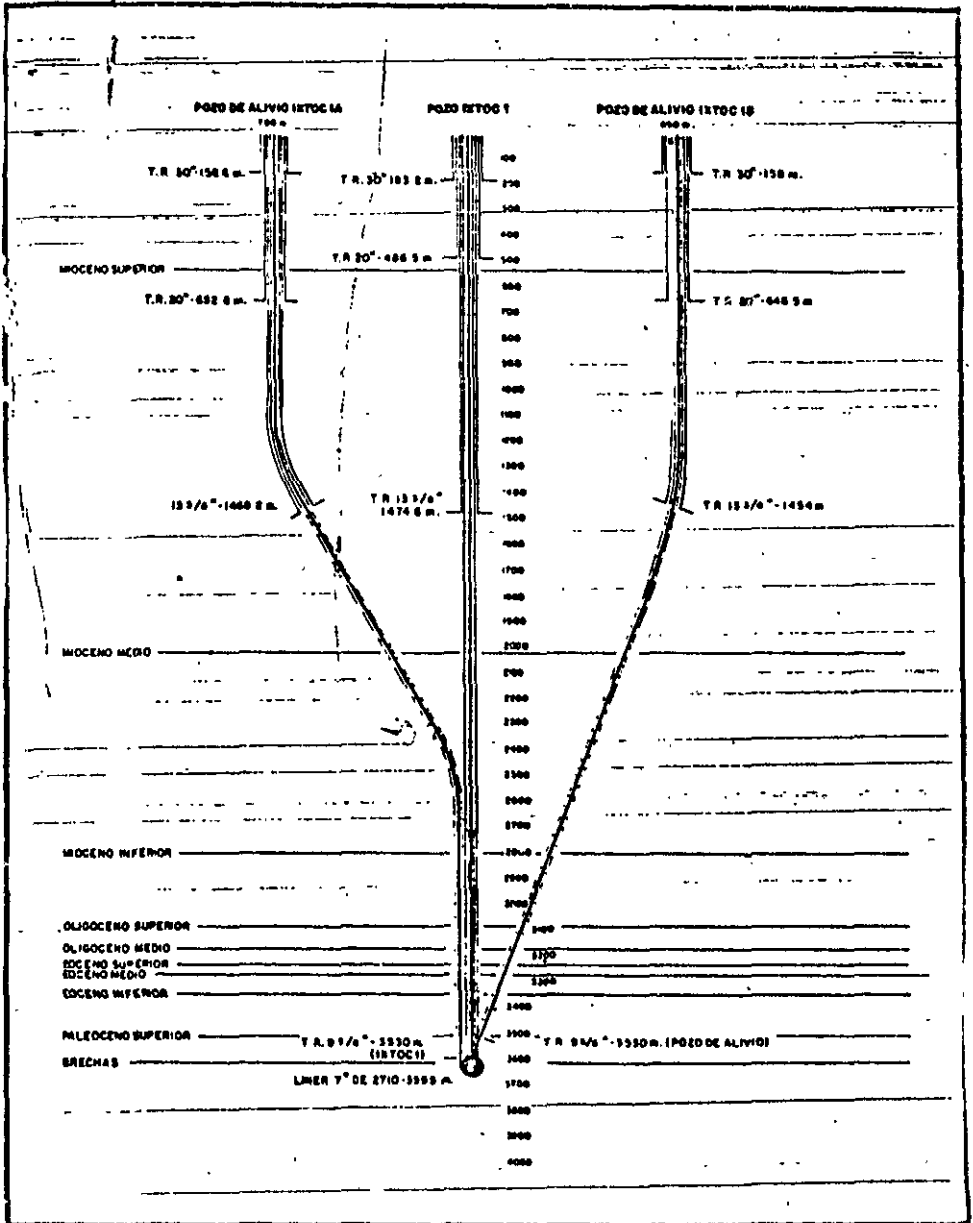


a través de PEMEX el recurso de falta de jurisdicción del tribunal norteamericano. Así, en el fallo dictado por el juez O'Connor, se consideró que Petróleos Mexicanos no estaba comprometido en la realización de una actividad comercial en el sentido que lo disponía la Foreign Sovereign Immunities Act. en el momento de la perforación del pozo.<sup>(153)</sup>

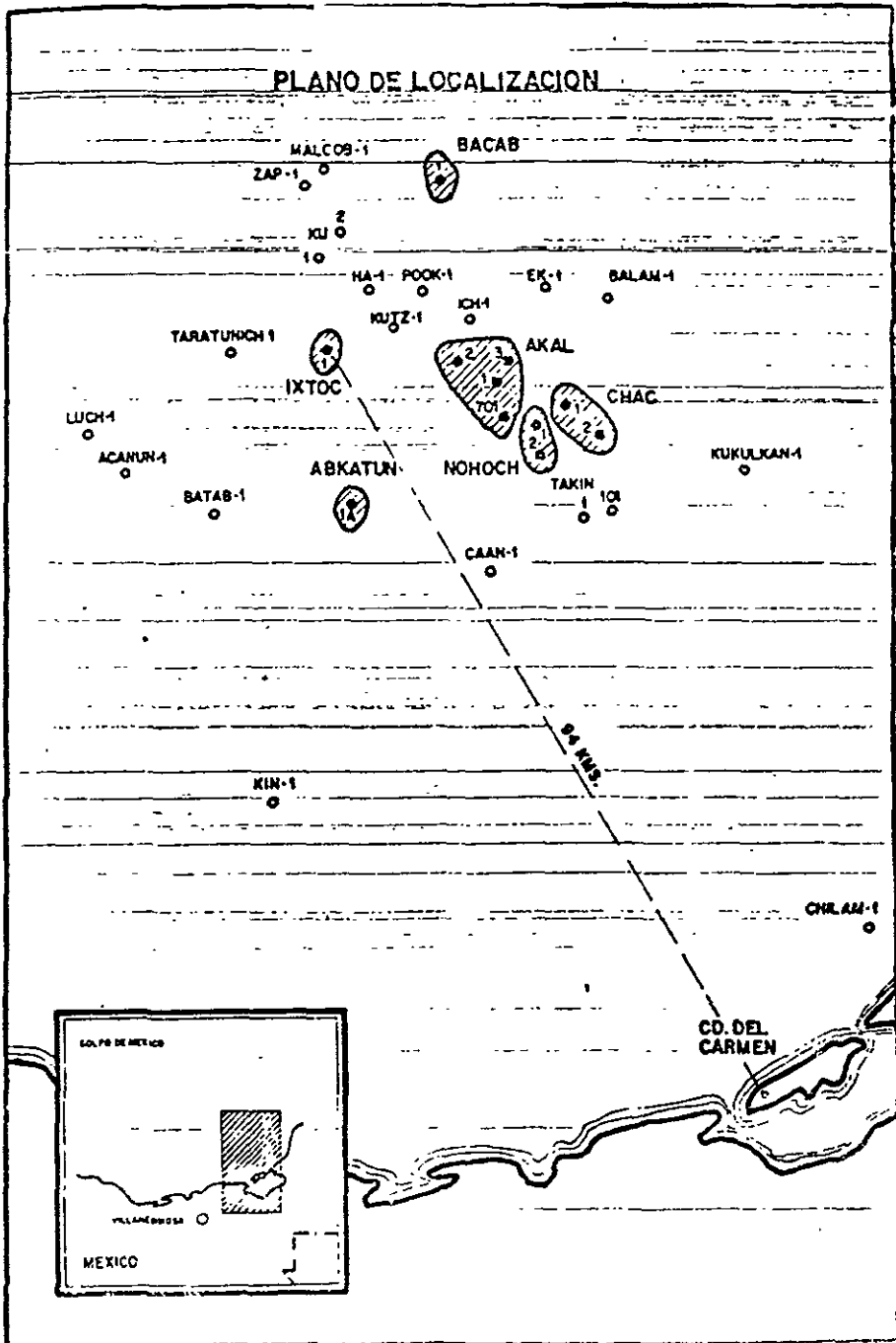
En el presente apartado se intentará un análisis de algunos aspectos sobre tres cuestiones jurídicas de mucho interés en relación con este accidente del Pozo Ixtoc I como son: el concepto de inmunidad de jurisdicción de los Estados, la noción de la debida diligencia, y las actividades de tipo ultrarriesgoso en el terreno del derecho internacional. Debe quedar muy claro que el mencionado siniestro del Pozo Ixtoc I, sólo sirve de ejemplo para dimensionar la cantidad de problemas jurídicos que se plantean debido a la contaminación ocasionada por las instalaciones petroleras offshore.

(151)Gómez Robledo Verduzco, Alonso, "Problemas relativos a la responsabilidad por contaminación en derecho internacional" En RelacionesMéxico-Estados Unidos; una visión interdisciplinaria, México, UNAM, III 1981, pág. 430 ( nota 28), en Dorantes Heredia, Claudia A., op cit . pág. 62, En los contratos de esta naturaleza se incluye la denominada "Cláusula del Golfo", la cual consiste en una excepción de la responsabilidad total de los contratistas, en el caso de que se presente el descontrol del pozo (Blow out o Reventón), en López, Alberto David, "Antecedentes y comentarios del accidente

TRAYECTORIA DE POZOS DIRECCIONALES PARA CONTROLAR EL POZO IXTOC 1



## PLANO DE LOCALIZACION



#### 4.4.2. Inmunidad de jurisdicción del Estado Extranjero.

##### a) Inmunidad de Jurisdicción Soberana en el Derecho Norteamericano

Es posible tener en consideración en términos generales que la Foreign Sovereign Immunities Act. de 1976, codifica el derecho norteamericano relativo a la inmunidad soberana.

La Ley de 1976 puede ser utilizada por el gobierno de Estados Unidos de Norteamérica o por sus nacionales, señalando aquellos casos en los que un país puede ser demandado ante los tribunales de Norteamérica. El concepto según el cual ningún Estado puede interferir en el ejercicio de los derechos soberanos de otro Estado permaneció por mucho tiempo como una premisa básica de la política exterior de Estados Unidos.

Todo esto se confirma con la respuesta que entonces el Gobierno de Estados Unidos ofreció a la protesta del gobierno de México en relación con las variantes sufridas por el río Bravo.

El Attorney General J. Harmon puntualizó en esa ocasión: "ninguna regla, principio o precedente de derecho internacional impone responsabilidad u obligación alguna sobre los Estados Unidos".

Antes de la vigencia de esta Ley de 1976, la inmunidad de un Estado soberano frente a un tribunal norteamericano era determinada mediante el Departamento de Estado, quien basaba sus decisiones en consideraciones de tipo político y no jurídico.

En principio, los tribunales norteamericanos no deberían dar curso a una acción judicial en contra de una entidad soberana, en aquellos casos que el departamento de Estado de ese modo lo requiriera.

Empero los Estados Unidos fueron adoptando poco a poco una posición llena de contrariedades y antagonismos debido a la comercialización cada vez más creciente y a la interdependencia económica, comercial y financiera.<sup>(154)</sup>

A partir del año 1952, (Tate Letter) se comienza a vislumbrar en el Departamento de Estado una inclinación por otorgar inmunidad a entidades soberanas en aquellos casos donde se tratase de actos públicos de una nación extranjera, aunque no en aquellos en los cuales se tratase de actividades de tipo "privado", de naturaleza comercial, pero sin que por ello, hubiese un claro criterio de distinción.

Desde esa época el Departamento de Estado, llegó al convencimiento de que el derecho internacional ya no requería se otorgase una completa inmunidad a los Estados extranjeros, desde el momento en que la práctica internacional demostrada que ya varios países empezaban a adoptar la doctrina la inmunidad en sentido restrictivo.

Con la Foreign Sovereign Immunities Act., se trata, además de su codificación, de eliminar las presiones sobre un órgano político como lo es el Departamento de Estado. Siendo éste un

(152) E.U. argumentaba que, de acuerdo con la Foreign Immunities Act de 1976, ninguna nación extranjera que comete un daño que tenga relación con una actividad comercial, quedaría fuera de jurisdicción y para ellos, las actividades de México y de PEMEX lo eran

(153) Gómez Robledo Verduzco, Alonso. "El caso del Ixtoc-1 en Derecho Internacional" Temz. selectos de Derecho Internacional, México, op. cit. pág. 208, 209, 231-235.

órgano cuya función es eminentemente política, fue considerado el foro más inapropiado para determinar objetivamente el carácter comercial o no comercial de una actividad específica y los demás aspectos jurídicos que pueden llegar a plantearse en función a dicho tema.

La parte más importante de la Foreign Sovereign Immunities Act de 1976 en relación con problemas de contaminación ocasionados más allá de los límites jurisdiccionales de un Estado, es aquella sección (1605 (a)) donde se preve que una nación extranjera no queda fuera de la jurisdicción de los Estados Unidos, aun cuando el daño causado se origine fuera de su propio territorio, si el acto en cuestión está en "relación" o "conexión" con una actividad comercial que llega a causar un efecto directo dentro del territorio norteamericano. <sup>(155)</sup>

De manera similar a lo previsto en relación a la inmunidad de jurisdicción, la Foreign Sovereign Immunities Act en las secciones 1,610 y 1,611 preve situaciones, en forma de excepciones específicas, en las que una actividad soberana se verá desprovista del otorgamiento de inmunidad de ejecución. En el espíritu de la FSIA/1976, el énfasis está marcado sobre la naturaleza de la actividad que se desarrolla por el Estado extranjero y no en el propósito o interés de la actividad misma.

En el espíritu de esta ley es posible distinguir como "actividad comercial", aquella conducta o comportamiento comercial que se lleve a cabo regularmente, o bien simplemente sea un acto o transacción comercial en particular. De la misma manera, se distingue solamente entre los actos gubernamentales públicos o soberanos, de aquellos otros actos de gobierno de naturaleza privada o comercial.

#### b) Inmunidad de Jurisdicción soberana en Derecho Internacional

Una vez examinados los puntos relevantes de la FSIA/76, cabe señalar la pregunta de cuál es la situación imperante actualmente en relación con el problema de la inmunidad de jurisdicción de los Estados dentro del marco jurídico del derecho internacional público.

La regla general es que todo Estado, en tanto que persona moral e independientemente de sus representantes en el Estado extranjero, goza de inmunidad de jurisdicción y ejecución de acuerdo al derecho internacional general, quedando totalmente fuera del ámbito jurisdiccional del Estado territorial.

Si el principio es que todo Estado no puede ser emplazado ante una jurisdicción interna extranjera sin su previo consentimiento, es importante entonces determinar el alcance de la regla de la inmunidad del Estado extranjero en relación con las actividades emprendidas directamente por el o por los organismos que legalmente dependen de dicho Estado.

Se puede afirmar que en la actualidad gran cantidad de Estados, han abandonado la teoría de la inmunidad absoluta para adoptar en su lugar la tesis de la inmunidad relativa. Esta tesis

(154) Ver, Meheren, "The Foreign Sovereign Immunities Act of 1976", 17 Col. Journal of Transnational Law 33, 1978

(155) Meheren, op. cit. p.4



distingue entre las actividades que se desprenden directamente de la noción de poder público del Estado, en relación a las cuales la teoría de las inmunidades es aplicable, y el otro género de actividades comerciales en el cual el Estado se comporta como particular o sujeto de derechos patrimoniales.

Es posible, en teoría, que la tesis de la inmunidad relativa sea la más coherente con la actual realidad internacional, porque parecería inequitativo el hecho de que un Estado habiéndose comportado en su actividad comercial como sujeto privado pueda invocar la excepción de jurisdicción interna por supuestos actos de soberanía. Empero, el principal problema que existe es que no parece que de la práctica internacional se pueda desprender la existencia de un criterio único, seguro y categórico que permitan distinguir entre actos de poder público y aquellos en los cuales el Estado no interviene como entidad soberana. Actualmente es difícil sostener que exista una única concepción clara y precisa, dentro de un campo del alcance de la teoría de las inmunidades en derecho internacional.

En todo caso la práctica parecería demostrar que el derecho internacional hace permisible a cada Estado fijar, en mayor o menor grado, su posición al respecto de las actividades que deberán ser consideradas en cada caso específico si gozan o no de la inmunidad de jurisdicción y de la inmunidad de ejecución; obviamente, sin que necesariamente estos dos tipos de inmunidad deban de tener la misma reglamentación.

Debido a esto es que frecuentemente no se puede prever cuál será la posible decisión que dictará una determinada corte o tribunal con respecto al problema de las inmunidades soberanas en virtud de la falta de criterio único, claro y específico de las actividades que deban ser consideradas como actos de soberanía o actividades típicamente de orden privado.

El profesor Seidl-Hohenveldern que recientemente ha realizado un cuidadoso estudio acerca del tema, afirma que la misma noción de soberanía dá a cada Estado y debido a ello también al Estado del foro, el derecho de ser su propio soberano en los límites de su jurisdicción. <sup>(156)</sup>

El problema de la inmunidad de un Estado extranjero no se puede plantear frente a los tribunales del Estado del foro bajo condición de que ( salvo invocación de la inmunidad), sus tribunales sean competentes para juzgar del caso concreto.

¿De qué derecho el Estado extranjero podría reducir una facultad jurídica de comportarse en forma que su actuación produjera efectos en el Estado del foro? Al respecto, dice Seidl-Hohenveldern, que en razón de ese mismo principio de soberanía el Estado del foro es solamente autorizado a realizar actos *jure imperii* sobre su propio territorio. Toda excepción a dicho principio en favor de un Estado extranjero debe desprenderse de una autorización expresa, salvo autorización especial, el Estado extranjero no podría actuar sobre el territorio del Estado del foro más que como sujeto *jure gestionis*. <sup>(157)</sup>

c) Acción Judicial en contra de Pemex ante los tribunales norteamericanos.

Desde el momento en que el organismo público descentralizado Petróleos Mexicanos es de acuerdo a la Foreign Sovereign Immunities Act un Organo del Estado mexicano, tiene derecho a gozar, de conformidad con la misma Ley, de la inmunidad de jurisdicción. Pero para que ninguna acción judicial ser emprendida en contra PEMEX ante los tribunales

norteamericanos, PEMEX estaría obligado a probar a que ninguna de las excepciones de inmunidad soberana enumeradas por la *Foreign Sovereign Immunities Act*. le es aplicable.

La excepción más importante para el presente caso es la contenida en la sección 1,605 (a) (2) de la *Foreign Sovereign Immunities Act* relativa a la naturaleza de la actividad emprendida por la entidad soberana.

El profesor Jordan J. Paust, opina que sin duda alguna los tribunales norteamericanos tienen jurisdicción, de acuerdo al derecho interno e internacional, para presentar demandas en contra de PEMEX, de México, o de ambos. Según él la razón principal por la cual México o PEMEX no podrían obtener inmunidad de jurisdicción es en virtud de que sus actos son esencialmente comerciales y de naturaleza privada.

Según J. Paust, la supervisión que lleva a cabo un Estado sobre una empresa comercial es en sí una actividad comercial, por lo que los actos u omisiones de México en su actividad de supervisión de los actos de PEMEX deberían ser considerados como comerciales o de tipo privado, sin importar que incluso actos "gubernamentales" pudieran palpase en dicho proceso, ya que en todo caso sería mero instrumento en la realización de un proceso que se ha determinado esencialmente de naturaleza comercial o privada.

En la sesión del Comité de la Marina Mercante, el Profesor Gunther Handl sostuvo contrariamente a la opinión de Paust, que en cualquier hipótesis si se presentase una demanda en contra de México ante un Tribunal de los Estados Unidos, México sería competente para invocar una excepción de inmunidad de jurisdicción en el marco de la *Foreign Sovereign Immunities Act*. de 1976.

PEMEX sostiene que la actividad de excavar y explorar el pozo Ixtoc no puede ser catalogada como "actividad comercial" porque México ejerce control soberano sobre sus recursos de hidrocarburos, y que la planificación y supervisión de la manera en que se llevan a cabo las actividades de exploración en relación con dichos recursos, son actividades que por su propia naturaleza deben considerarse como constituyendo actos soberanos de carácter público. PEMEX fundamenta además su tesis en el análisis de la naturaleza de las actividades llevadas a cabo por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (O.P.E.P.)

En este caso, el tribunal estadounidense señaló que el término "actividad comercial" debía ser definido en forma restrictiva o limitada; es claro que la naturaleza de la actividad llevada a cabo por los países miembros de la O.P.E.P., consiste en el establecimiento por un Estado soberano de las condiciones y términos para la remoción de un recurso natural primario dentro del propio territorio (petróleo crudo).

De la anterior interpretación emitida por el tribunal, se señala en sus conclusiones que las actividades de explotación de petróleo por los Estados de la OPEP dentro de sus territorios, no podía considerarse como el ejercicio de una "actividad comercial". Asimismo, que las actividades de la Organización al fijar los precios del petróleo debían ser estimadas como

(156) Véase I. Seld-Hohenveldern, "L'immunité de juridiction et d'execution des Etats et des organisations Internationales Droit Internationl, Paris, Pedone, 1981 p. 114

(157) Ibidem, pp. 114- 115

públicas por naturaleza y así gozar de inmunidad de jurisdicción bajo la Foreign Sovereign Immunities Act.

Empero, para autores como William Mac Donald y Daniel Leventhal, el análisis de casos como al anteriormente mencionado no puede ser aplicado analógicamente en relación con actividades de excavación y exploración emprendidas por PEMEX en la bahía de Campeche, las cuales, en su opinión debe ser consideradas eminentemente como "actividades comerciales" según la Foreign Sovereign Immunities Act.<sup>(158)</sup>

Nosotros pensamos que, independientemente de consideraciones políticas que intervienen en ciertas decisiones de los tribunales en lo relacionado a la aplicación de la Foreign Sovereign Immunities Act, éstos deberán guiarse para el examen de casos de contaminación transfronteriza como la ocurrida con el Pozo Ixtoc I, en la decisión antes vista referente al caso de la OPEP. Esto en virtud de que, como lo demuestra James E. Fender, el tribunal sostiene que cuando una entidad soberana establece monopolio sobre las condiciones para la explotación de sus recursos naturales para provecho del mismo territorio soberano, dicha actividad debe considerársele como gubernamental por naturaleza e inmune a la jurisdicción de los tribunales de los Estados Unidos.

En este mismo sentido se pronuncia el jurista José Luis Siqueiros, quien dice que en caso de producirse una demanda en contra de PEMEX, éste debe invocar como excepción dilatoria, la inmunidad de la jurisdicción "...afirmando que la exploración y explotación petrolera son actos que el Estado realiza en calidad de soberano",<sup>(159)</sup> y que en el supuesto de que se dictase sentencia condenatoria y definitiva en contra de PEMEX, sería altamente dudoso que el Poder Judicial en México reconociera la validez de la misma y debido a ello no concedería su ejecución en contra de PEMEX.

Por su parte, en opinión del iusinternacionalista mexicano Gómez Robledo, es cierto que si la Foreign Sovereign Immunities Act de 1976, intenta la codificación de la teoría restrictiva de la inmunidad de soberanía y, si lo que se pretende es llevar a cabo interpretaciones avanzadas de nociones tan capitales y claves como son "actividad comercial" y "actividad gubernamental", esto puede desbordar cualquier marco lógico de dicha teoría sobre la inmunidad de jurisdicción y llevar a resultados jurídicamente incongruentes.

#### 4.4.3. La Regla de la "Debida Diligencia" en Derecho Internacional

##### a) Responsabilidad por negligencia en el caso del Ixtoc-I

El profesor Günther Handl en sus declaraciones e informe presentados frente al Comité de la Marina Mercante asegura fundamentado en la jurisprudencia internacional (Trail Smelter

Case, Corfú Chanel), en resoluciones de la Asamblea General de Naciones Unidas (Res. 2996-XXVII) y en la Declaración de Estocolmo de 1972 (principio 21) que el derecho internacional

<sup>(158)</sup> Ver, Mac. Donald, J. William, "Ixtoc I: International and domestic remedies for transboundary, pollution injury", Fordham Law Review, 1980, vol. 49, pp. 926-27

<sup>(159)</sup> Siqueiros José Luis "La responsabilidad Civil de Pemex en el caso del pozo Ixtoc I", El Foro, Órgano del Colegio de Abogados, México, no. 18 jul. sep. 1979 p59

consuetudinario establece que cada Estado es responsable por daños ocasionados extraterritorialmente por actividades privadas realizadas dentro de su jurisdicción o bajo el control estatal.

Lo importante es determinar, según Handl, si dicha obligación puede constituir una base para construir una "responsabilidad" (strict liability) o por si el contrario se requiere además del daño puro y simple, de la incidencia del elemento adicional de la negligencia (liability for fault), para que pueda responsabilizarse a un Estado en aquellos casos en que registren daños por contaminación transfronteriza.

Handl, no considera que en la actualidad el derecho internacional general contempla en realidad una responsabilidad absoluta y objetiva (absolute or strict liability) en los incidentes de la contaminación transfronteriza.

Vale la pena recordar que esta opinión se desprende de los debates en el seno del comité preparatorio encargado de la redacción del texto de la declaración de Estocolmo de 1972 (relacionado al principio 21) donde se hace constar que la negligencia es un "prerrequisito" necesario para que en un caso determinado pudiera validamente invocarse la responsabilidad de un Estado por daños extraterritoriales al medio ambiente.

Finalmente Handl encuentra el artículo 23 (violación de una obligación internacional de prevenir un acontecimiento dado) del Proyecto sobre Responsabilidad de los Estados redactado por la Comisión de Derecho Internacional, como una prueba más de que en los acontecimientos de contaminación transfronteriza la violación de dicha obligación no se produce por la mera y sola realización del evento en cuestión, sino que también debe mostrarse la negligencia imputable al Estado.

Si el anterior análisis se aplica al caso Pozo "Ixtoc I", lo que tiene que saberse es si de parte del gobierno mexicano existió alguna negligencia. Pero para esto habría que investigar los procedimientos que emprende el gobierno para las actividades de exploración y explotación de pozos petroleros mar adentro, los "standars" y toda la reglamentación para la operación de los mismos, el grado real de supervisión y control y su coincidencia o no con dichas leyes y reglamentos. Además, podría también investigarse sobre los esfuerzos de México para establecer un control y mitigar los efectos producidos por el Ixtoc I.

Así, la determinación de la posible negligencia del gobierno mexicano debe ser resultado de una investigación imparcial de los hechos ocurridos, pero Handl prefiere pensar que una investigación de tal género de la causa del accidente concluiría de manera similar al dictamen de la "Comisión Real Noruega", la que después de la investigación del accidente del "Ekofisk" en 1977, estableció que la causa subyacente del accidente era "...consecuencia de un inadecuado e insuficiente sistema administrativo y de organización para asegurar una operación exitosa de excavación".<sup>(160)</sup>

b) Significado y Contenido de la obligación general de la debida diligencia.

La debida diligencia general de deriva esencialmente de la *costumbre*, y consiste en opinión del jurista Gómez Robledo- en el cuerpo general de reglas de comportamiento que se esperan de un "buen gobierno".

El resultado de lo anterior es que el deber de diligencia es un concepto relativo y flexible, cuyo modo de aplicación varía con las situaciones de hecho dentro de las cuales los Estados son requeridos a cumplir con dicha obligación. De la misma manera, la obligación varía de conformidad con las posibilidades prácticas de supervisión de los Estados para asegurar que las actividades de sus órganos, o personas localizadas en su territorio, no causan perjuicios a terceros.

Aunque la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) admite la flexibilidad de la obligación de diligencia, y por lo tanto susceptible de aplicaciones diversas, sin embargo llega a la conclusión que la obligación se constituye por un cierto número de reglas medias o estándares de comportamiento que los Estados deben observar y que se resumen en tres puntos principales:

1. Deben poseer de una manera permanente el aparato jurídico y material suficiente para asegurar normalmente el respeto de sus obligaciones internacionales.
2. Deben dotarse en el campo de la protección del ambiente de la legislación y reglamentación administrativa, civil y penal necesarias.
3. De conformidad con el principio de la buena fe, el Estado no debe limitarse con poseer solamente dicho aparato legal y administrativo, sino que debe hacer uso de él con diligencia y vigilancia apropiadas a las circunstancias. <sup>(162)</sup>

Consecuentemente, la obligación general de no-contaminar se individualizaría en una obligación de diligencia adaptable a las circunstancias e implicando así un deber de prevención de no producir daños o perjuicios a terceros de naturaleza sustancial. <sup>(162)</sup>

Que la obligación se vea como obligación de comportamiento, un deber de diligencia, parece desprenderse claramente del análisis de la Declaración de Estocolmo en donde se sostuvo que la Declaración debía excluir toda responsabilidad basada en la idea del riesgo y debería enfatizar que solamente la negligencia de un Estado, imputable ya sea a su inacción o incapacidad de cumplir con deberes específicos, comprometería su responsabilidad en el marco del derecho internacional.

Si un Estado prueba que la contaminación transfronterera ha sido ocasionada por un evento o factor totalmente imprevisible (en particular un accidente natural), y por tanto independiente a su voluntad y más allá de su control, podría entonces rechazar toda responsabilidad. <sup>(163)</sup>

(160) Institut de Droit International, Annuaire, Vol. 58, Tome I, Session de Athènes 1979, Travaux préparatifs, p.227

(161) Gómez Robledo A. op. cit. p.87

(163) Depuy Pierre, "International Liability of states for Damage Caused by Transfronter Pollution" Legal aspects of transfronter pollution, Paris, OEDC, 1977, p. 354

El Derecho internacional general parecería como si delegara en la competencia del Estado soberano las modalidades de ejercicio de la mencionada obligación, y los tribunales internacionales serían los competentes para determinar en caso de controversias si el Estado actuó de conformidad con la obligación de "debida diligencia".<sup>(164)</sup>

Si la obligación de no-contaminar se limita a una obligación de diligencia, el Estado debería vigilar con una "diligencia razonable" el que su territorio no sea utilizado como origen o fuente de contaminación para otros Estados o incluso para ámbitos que no caigan dentro de ninguna jurisdicción nacional precisa.<sup>(165)</sup>

c) *La Contaminación transfronterera y la violación de la obligación de la Debida Diligencia.*

Contrariamente a la opinión de Günther Handl, el jurista Gómez Robledo sostiene que conforme al derecho internacional en vigor, difícilmente podría adjudicarle al gobierno de México una responsabilidad por negligencia en el caso del Ixtoc I, en virtud de que si hoy se da un caso de contaminación transfronterera la invocación de la responsabilidad no es efectiva si no se prueba que el Estado cayó en una situación muy por debajo de los "standars" de comportamiento requeridos. De ahí que Pierre Depuy sostenga que la consecuencia de esta situación es que a menos que la obligación del Estado esté claramente especificada en un tratado previo, se deberá hacer referencia a un "promedio standar", que el juez o el arbitro fijarán de acuerdo a la práctica más común seguida por los Estados en sus relaciones internacionales.

Por todo lo anteriormente mencionado vemos que el inconveniente más grande del presente sistema de responsabilidad en este campo radica en la dificultad de la aportación de manifiesta evidencia de que la contaminación transfronterera que ocasiona daños al Estado "B" se originó efectivamente en el territorio del Estado "A", y luego de ello probar fehacientemente que la contaminación de "A", es originada por la indebida negligencia de esa parte de "A".

Por otro lado debe considerarse un gran error considerar la obligación que tienen los Estados de proteger y preservar el medio marino de forma aislada y sin conexión con el importante principio según el cual los Estados poseen el derecho inalienable y soberano de explotar sus recursos naturales, principio que puede considerarse de mayor jerarquía en el sentido que posee, según Tulio Treves, una mayor solidez en el derecho internacional contemporáneo.

Relacionado con este tema, es de suma importancia resaltar que conforme a la doctrina y la práctica mayoritarias el deber de no-contaminar es una obligación de diligencia, la cual no puede reevaluarse monolíticamente sino con la flexibilidad que le es inherente a este tipo de obligaciones, concordante con las condiciones propias de cada Estado en particular.

De lo anteriormente dicho se infiere que la obligación que tienen los Estados de asegurar que las actividades que se realicen dentro de su jurisdicción no ocasionen daños al medio de otros

(164) *Ibidem*, p. 356

(165) *Id.* p. 356

Dice P.M. Dupuy que en el derecho internacional positivo no -- existe un principio consuetudinario o principio general de derecho que prevea tal género de responsabilidad por riesgos excepcionales o daños al medio ambiente.

De la misma manera en el campo del derecho fluvial, un Estado -- al que se imputa un daño por contaminación, será responsable -- conforme a las reglas consuetudinarias internacionales, si uno de sus órganos cometió una infracción a una norma internacional.

Estados, debe ser adaptable a las circunstancias y características particulares que tenga los países en vías de desarrollo.

Esto último quedó consagrado en el "Informe de la Conferencia -- de las Naciones Unidas sobre el Medio HUMano" de 1972, en particular en su artículo 23, que a la letra dice

"Sin perjuicio de los criterios que puedan acordarse por la comunidad internacional y de las normas que -- deberán ser definidas a nivel nacional, en todos los -- casos será indispensable considerar los sistemas de -- valores prevalecientes en cada país y la aplicabili-- dad de unas normas que si bien son válidas para los -- países más avanzados pueden ser inadecuadas y de alto costo para los países en desarrollo" (166).

Algunos otros principios que provienen de esta Conferencia hacen hincapié en la necesidad de que los países industrializados otorguen un apoyo decidido a los países en vías de desarrollo, -- a través de asistencia financiera y tecnología en sus políticas ambientales.

#### 4.4.4. La Noción de "Actividad Ultrarriesgosa" y la Responsabilidad Internacional.

##### a) Tesis sobre la Naturaleza de las Operaciones de Exploración y Exploración Offshore.

La otra alternativa posible para hacer responsable a México por consecuencias del accidente del Pozo Ixtoc I, pudo basarse en -- la naturaleza de las operaciones como actividades que se consideren en como anormalmente peligrosas o "ultrarriesgosas" en el campo del derecho internacional

De esencial importancia, dice Gunter Handl, es la pregunta refe (166) Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre -- el Medio Marino, A/Conf.48/14/Rev.1.N York, 1973, p. 5.

rente a si en derecho internacional consuetudinario existiría -- alguna base para imponer por dicho género de actividades una -- responsabilidad por daños ocasionados independientemente de toda culpa o negligencia. Además de que existen ejemplos muy conocidos en el terreno nuclear y espacial, de convenciones que -- consagran un régimen de responsabilidad objetiva (Strict liability), este autor asegura que hay que tomar también en cuenta, -- el reciente esfuerzo de la Comisión de derecho Internacional para la codificación de la "responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el derecho internacional".

Todo parece indicar que actuando conforme a la doctrina de origen anglosajón, particularmente de autores como Wilfred Jenks y John Kelson, el profesor Gunther Handl afirma que un importante elemento para imponer una responsabilidad objetiva es la naturaleza riesgosa de la actividad en cuestión.

Cuando el daño sea por su carácter transnacional, mayor en grado e ineluctable a pesar de todo cuidado razonable, el Estado -- que ejerce control seria original y estrictamente responsable en la eventualidad de un daño de efecto extraterritorial. Handl, basado en las experiencias como el accidente del "Santa Barbara" de 1969 o el "EKOEISK" de 1977 observa que casi no cabe duda alguna de que las operaciones de explotación de Bahía de Campeche se ubican dentro del marco de actividades ultrarriesgosas.

En otro momento el profesor Handl expresa que además del hecho de que el principio de la responsabilidad objetiva se refleja -- en buen número de legislaciones nacionales referentes a las.



actividades de exploración y explotación offshore, el reconocimiento de la naturaleza ultrarriesgosa de tales actividades emerge claramente de instrumentos como el Acuerdo contractual firmado entre varias compañías de petróleo "Offshore Pollution Liability Agreement" (OPOL) 1974, o de la "Convención de Londres sobre la responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos derivada de la explotación de los recursos minerales del subsuelo marino" 1976.<sup>(167)</sup>

Llegando a una conclusión de todo lo mencionado anteriormente Günter Handl asegura que aunque no existe una Convención de aplicabilidad general que force a un régimen de responsabilidad objetiva para las actividades de exploración y explotación petrolera offshore, sin embargo, ante una jurisdicción internacional se puede alegar dentro del mencionado campo, la existencia de un principio de responsabilidad objetiva con fundamento en una norma emergente de derecho internacional consuetudinario.

#### b) Significado de "Actividad Ultrarriesgosa" en derecho internacional.

La acción de imputar una responsabilidad objetiva a otro Estado que haya ocasionado daños "excepcionales" por actividades sujetas a su control territorial, sin que medie negligencia de su parte, es una doctrina que además de no pertenecer al derecho internacional positivo, plantea hasta ahora numerosas objeciones de fondo.<sup>(168)</sup>

Como actividades "ultrarriesgosas" se entiende según Wilfred Jenks, todas aquellas actividades que implican un riesgo de causar un daño de carácter substancial en escala internacional, sin que dicho riesgo pueda ser eliminado por el ejercicio de la mayor diligencia o precaución (the utmost care).<sup>(169)</sup> En este tipo de actividades se encontrarían aquellas que puedan causar un cambio substancial al medio ambiente, en el agua o la atmósfera, la perturbación geofísica, hasta llegar a producir una modificación de los procesos biológicos, etc.

Como ha sido demostrado por Pierre-Marie Dupuy, esta forma de proceder es doblemente contingente, ya que en primer lugar el control de las tecnologías evoluciona a ritmo muy acelerado (una actividad que hoy debe considerarse de gran riesgo, el día de mañana pudiera ser una rutina) y en segundo lugar, la evolución de los conocimientos científicos nos permitirán conocer otras consecuencias perjudiciales que se presumen hoy en día como inofensivas.

Desde otra perspectiva podría considerarse que en el terreno internacional de la reparación por daños causados como consecuencia de actividades que aunque lícitas traen consigo riesgos excepcionales, no deba ser el tipo de actividad (ultra-hazardous) lo que se deba considerar, sino más bien la importancia del daño resentido.

(167) El Acuerdo OPOL está en vigor desde el 1 de Mayo de 1975 y son partes contratantes las compañías exploradoras de sustancialmente offshore en los límites de la jurisdicción del Reino Unido, Dinamarca, Francia, Irlanda, Países Bajos, Alemania y Noruega. La Convención de Londres de 1976, tiene un ámbito de aplicación regional limitado al Mar del Norte, a partir del Atlántico Noroeste y del Báltico. Ambos instrumentos admiten causas excluyentes o exonerativas de responsabilidad.

(168) Jenks, Wilfred, "Liability for ultra-hazardous activities in international law", *recueil des Cours de la Academie de Droit International*, t. 117, 1996 pp. 106-193

Respecto a esto, el profesor Philippe Cahier considera que desde el momento en que el daño repercute en el territorio de un Estado extranjero, esto implicaría que se trata de un daño importante o sustancial, y por lo tanto, esto sería prueba suficiente de que nos encontramos frente a una actividad que comporta riesgos excepcionales originando una acción de reparación. (170)

Sin embargo, igualmente este criterio plantearía en el terreno de la contaminación marina problemas de difícil solución, ya que si el daño aun y cuando se hubiere producido por una actividad ultrarriesgosa, se probará que fue resultado de una negligencia patente del Estado en cuya jurisdicción se llevó a cabo la actividad, entonces ya no podría hablarse de responsabilidad objetiva (estricta o de carácter absoluto) sino que el juez tendría que utilizar el marco clásico de responsabilidad-internacional y asegurarse de la comisión de un hecho ilícito.

Al respecto P.M. Dupuy afirma que aun cuando la víctima no tenga que aportar ninguna prueba de negligencia estatal en el terreno de la responsabilidad objetiva, el juez ó árbitro tendrá que hacer un examen de la eventual deficiencia de la diligencia del Estado, porque si ésta se verificase, "el carácter teóricamente lícito de la acción perjudicial, sería entonces desnaturalizado". (171)

Todo lo anteriormente mencionado no significa que a priori sea imposible que la responsabilidad por riesgos excepcionales encuentre en algún caso una expresión extracontractual, pero la experiencia en derechos nacionales exige tener una gran prudencia porque si bien nos enseña que la aparición del régimen del riesgo es concomitante al desarrollo de actividades que presentan peligros particulares, también nos muestra que la institución de esta responsabilidad es inconcebible en ausencia de la "Lex Specialis". (172) Hasta ahora este género de responsabilidad objetiva ha sido invocado en el marco del derecho internacional convencional, para otorgar una compensación principalmente por daños ocasionados por dos tipos de actividades que conlleva riesgos excepcionales: la utilización pacífica de energía atómica y exploración del espacio más allá de la atmósfera terrestre.

(169) Jenks, Wilfred, op. cit. 195.

(170) Cahier Philippe "Le problem de la responsabilité pour risque en droit international" en el vol. Le relations - dan un monde on mutatio, Geneve, Sijhoff, 1976. p. 409--438.

(171) Dupuy, Pierre, "La responsabilité...", op. cit. p. 236--237.

Dice Jacques Ballenger que en esta hipótesis no es necesario se llegue a constatar una intención dolosa; pero a la inversa el solo riesgo no es suficiente para fundamentar la responsabilidad del estado, como sucedería en el caso del derecho espacial.

Esto resulta ser así porque la responsabilidad por riesgo es una carga particular que sólo una convención internacional puede imponer en términos expresos a un Estado parte en lugar de las reglas consuetudinarias de la responsabilidad en derecho internacional.<sup>(173)</sup>

c) La Comisión de Derecho Internacional y el Problema de la Codificación de la Responsabilidad de los Estados.

Desde 1978 se creó un grupo de trabajo por la Comisión de Derecho Internacional que está presidido por el internacionalista Quentin Baxter en calidad de relator especial, para examinar el tema de la "responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el derecho internacional". Se asientan así las bases fundamentales del método que deberá seguir el grupo de trabajo en el desarrollo futuro de sus análisis e informes sobre el tema en cuestión.

Es necesario hacer ver que la Comisión de Derecho Internacional en su proyecto de artículos sobre la responsabilidad de los Estados por hechos ilícitos, ha enmarcado ya el daño al ambiente dentro de la categoría de los hechos "eminentemente ilícitos", esto es, dentro del género gravísimo de "crimen internacional."

Artículo 19... Un crimen internacional puede resultar, en particular:

- a) de una violación grave de una obligación internacional de importancia esencial para la salvaguarda y la protección del medio humano, como las que prohíben la contaminación masiva de la atmósfera o de los mares.<sup>(174)</sup>

Coincidimos con el iusinternacionalista Gomez Robledo en que independientemente de la problemática que se deriva con la inclusión en derecho internacional de dos categorías bien distintas de hechos ilícitos, los crímenes y los delitos y aun cuando dicha Comisión no haya definido el régimen de responsabilidad "penal" que se vaya a asociar a la realización de tales "crímenes internacionales", debemos admitir que en virtud del artículo 19, inciso (d), la contaminación marítima es un hecho ilícito, "de una ilicitud particularmente grave".<sup>(175)</sup>

Asimismo debemos estar consientes que esta situación nos presentaría el siguiente problema de carácter jurídico: por una parte hemos visto como la Comisión ha aprobado y adoptado el texto del artículo 19 del Proyecto sobre responsabilidad de los Estados en el cual se califica el fenómeno de la contaminación marina como "crimen internacional", y por lo tanto, debiendole ser aplicable un régimen de responsabilidad por hecho ilícito. Por otra parte, empero, hemos observado que la misma Comisión ha codificado la responsabilidad por consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el derecho internacional, debiendo ser

(172) Dupuy, Pierre, *Ibidem*. p.208

(173) Ballenger, J., "La pollution en droit international" Genève. Paris, ed. Droz 1975, p. 36; Sorensen, Max. *Manual of Public International Law*, London.

(174) Comisión de Derecho Internacional. "Informe de su XLIII Período de Sesiones" (Mayo 6 a Julio 26 de 1996). Recopiló Gudmundur Ericsson. ONU, New York, 1997.

aplicable en esta segunda hipótesis un régimen de responsabilidad objetiva, es decir, una responsabilidad sin hecho ilícito, pero con un daño tangible.<sup>(176)</sup>

Y más aún, si la naturaleza de las operaciones de exploración y explotación offshore deben ser catalogadas como actividades "ultrarriesgosas", se plantearía entonces el problema de la incompatibilidad o compatibilidad de dos regímenes de responsabilidad que en esencia se rebelan no solo diferentes sino incluso excluyentes entre sí: la responsabilidad clásica por hecho ilícito aplicable a la contaminación definida como "crimen internacional" y la responsabilidad objetiva por hecho no ilícito aplicable a aquel tipo de actividades no prohibidas por el derecho internacional, pero que de alguna manera se consideran de carácter ultrarriesgoso.

Como podemos observar, el tema es escabroso y difícil y con la característica propia de que se refiere fundamentalmente a los peligros que surgen dentro de la jurisdicción de un Estado y que causan efectos nocivos más allá de las fronteras de ese Estado.

Para finalizar, debemos reconocer como lo hace la doctrina y la opinión juris mexicana, que aún sería aventurado ofrecer una forma de solución única y categórica al problema expuesto; empero, lo que queda ahora asentado es que en el estado actual del derecho vigente, un régimen de responsabilidad objetiva en el terreno internacional permanece como un régimen "derogatorio" que no encuentra expresión fuera del marco único de la celebración de Tratados específicos, aunque hay que reconocer que con el tiempo y a través del proceso de elaboración de normas pudiere llegar a tener una fundamentación como principio general de derecho, aplicable únicamente a cierto tipo de actividades ultrarriesgosas.<sup>(177)</sup>

#### 4.4.5. Observaciones finales al caso.

Todo lo antes expuesto puede manejarse - y de hecho así se hizo- en el caso incidental del pozo Ixtoc I. La riqueza jurisprudencial del problema aún no se dimensiona en las relaciones internacionales. Oficialmente el 28 de julio de 1989 los demandantes acordaron desistirse de sus acciones con perjuicio y sin reclamaciones posteriores en contra de PEMEX.<sup>(178)</sup>

El accidente del pozo Ixtoc I pasará a la historia como uno de los más controversiales y de mayor magnitud en la perforación petrolera mar adentro y el de mayor alcance de afectación del medio marino por hidrocarburos.

Finalmente y en el marco de las relaciones México-Estados Unidos, se hace patente el nuevo Derecho del Mar, con la celebración de un acuerdo de cooperación sobre la "Contaminación del Medio Marino por Derramamiento de Hidrocarburo y otras Sustancias Nocivas", de fecha

(175) *Ibidem*, pp. 156-158

(176) *Ibidem*, p. 160

(177) Ver. Moore Gerard, "Legal aspects in marine pollution", en Johnson, *Marine Pollution*, London-N. York, A. P 1976. Press 1976.

24 de julio de 1980 y estando en vigor el 30 de marzo de 1981 después de haberse efectuado el respectivo canje de notas.

Este acuerdo por el que las partes se comprometen a desarrollar (artículo III) sistemas operativos para la detección de posibles "incidentes contaminantes" (derrame actual o potencial de hidrocarburos u otra sustancia nociva en el mar, Artículo 11), se aplica al "medio marino" de alguna de las dos partes, definiendo este término como "...el área del mar, incluida la costa adyacente, que se encuentra del lado de su frontera marítima establecida con la otra parte o con otros Estados y dentro de las doscientas millas náuticas medidas desde la línea de base donde se mide su mar territorial".(artículo VII).

Independientemente de que este Acuerdo bilateral no afecta los derechos y obligaciones de las partes conforme a otros tratados ni sus posiciones con relación al Derecho del Mar (artículo IX), el instrumento delimita y determina técnicamente los rasgos fundamentales de una acción conjunta en materia de prevención y control del "medio marino", y puede llegar a tener la ventaja entre otras cosas, de proporcionar, en caso de una controversia jurídica, un criterio más preciso para la determinación en este campo, de las obligaciones de comportamiento del Estado en el derecho internacional.

#### 4.5 EL CASO DE LA GUERRA DEL GOLFO PERSICO.

Podemos destacar la Guerra del Golfo Pérsico como uno de los eventos más características sobre contaminación del mar por hidrocarburos, cuyas consecuencias significaron una grave catástrofe en los últimos tiempos. Además, en esta región del Medio Oriente se encuentran localizadas las mayores reservas petroleras del mundo, por lo que se le puede considerar como una de las más expuestas a seguir sufriendo este tipo de contaminación.

La Guerra estalló el 16 de enero de 1991, comenzándose a calificar el suceso como la mayor catástrofe ecológica de la historia; "la gran mancha de petróleo que flotaba en el Golfo, continuaba avanzando a una velocidad de un kilómetro por hora, y ya se encontraba a 300km. del norte del archipiélago de Bharein, primer Estado amenazado por la "marea negra" después de Arabia Saudita".<sup>(179)</sup>

Se contempla como la fecha del comienzo de la contaminación en el Golfo Pérsico el 25 de enero de 1991; el producto vertido fue el "Kuwait crude oil" y la cantidad de petróleo derramado sobre el mar fue de 1.2 a 1.5 millones de toneladas, extendiéndose la mancha a lo largo de toda la costa oeste del Golfo, a una velocidad aproximada de una milla náutica por hora.<sup>(180)</sup>

Aún antes de la suspensión de hostilidades, la ONU respondió ante el daño ambiental que estaba siendo causado por la crisis del Golfo. En febrero de 1991, dentro de los primeros reportes, se establecía que Irak había liberado de 6 a 8 millones de barriles de petróleo en el Golfo. El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) envió a un grupo de expertos hacia la región afectada para realizar los cálculos preliminares del daño.

(178)Moreno Treviño, Luis F. "Precedentes Judiciales obtenidos por Petróleos Mexicanos en materia de inmunidad soberana: el Caso del Pozo Ixtac I "Pemex-Lex, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, Nums. 23-24, mayo-junio, pag. 49-51.

(179)Carrasco Breton, Marcela, Convenio Internacional sobre cooperación, Preparación y lucha contra la contaminación por Hidrocarburos, 1990 ante la Guerra del Golfo pérsico, IEEM, "IEEM, España, 1992, pag. 137

Se señaló que había tres manchas de hidrocarburos: una de 1,080 k<sup>2</sup>, otra de 95 km<sup>2</sup> y la tercera de 1700km<sup>2</sup>. Se indicó también que la compañía americana "Bechtel" tenía un contrato con el Gobierno de Arabia Saudita para la limpieza de aquellas costas y que dos empresas más de la misma nacionalidad, la "Ellen Spill Technique" y la "Boxto Croyly Maritime", sería subcontratadas para aportar medios materiales.<sup>(181)</sup>

Según un informe del World Conservation Monitoring Centre (WCMC), basado en estudios de organismos nacionales e internacionales como el PNUMA, la Unión Internacional para las Conservaciones del Medio Ambiente y la OMI, se estimó que la "marea negra" producida en el Golfo Pérsico, a consecuencia de la guerra, era la mayor de la historia; que superada en cien por ciento a la producida por el derrame de la plataforma mexicana Ixtoc-I en 1979.<sup>(182)</sup>

Además, agregaba el informe, que el vertido de petróleo en el Golfo Pérsico había afectado a unos 700 kilómetros de la costa saudita, estimándose la cantidad vertida a 7/8 millones de barriles (tres veces superior a los vertidos totales de crudo al mar durante la guerra Irán-Irak); teniéndose como el área total afectada cientos de miles de kilómetros en Irak, Irán, Arabia Saudita y Kuwait <sup>(183)</sup>

En este conflicto, la OMI, de acuerdo a las disposiciones del "Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos"(OPRC) 90, intervino directamente para hacerle frente al problema aplicando este instrumento, que fue diseñado precisamente para facilitar la cooperación internacional en el caso de una grave amenaza de daño por contaminación de medio marino. También la OMI estableció un centro de coordinación especial en enero de 1991, para ayudar a combatir el derrame <sup>(184)</sup> La Acción fue tomada aplicando el "Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos" (OPRC)90 de acuerdo con la resolución no.3 del convenio, y conforme a las disposiciones de su artículo 12 y que trata de la implementación del Convenio inmediatamente (pues éste aún no entra en vigor internacionalmente).

El 29 de enero de 1991, la OMI -como responsable de la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación originada por actividades marítimas- elaboró un documento "IMO/BI/91 English only", donde señalaba su disposición de ayudar en la emergencia de la contaminación del Golfo <sup>(185)</sup> y a colaborar con las autoridades de Arabia Saudita a efectuar la limpieza del derrame de petróleo <sup>(186)</sup>

Se puede afirmar que mediante comunicado del Secretario General de la OMI, Sr. William O'Neil, se inicia el proceso de actuación de dicho organismo en el desastre de la guerra del Golfo Pérsico y de la aplicación del Convenio OPRC/90. Debido a la relevancia del comunicado, se transcribe a continuación:

"Aunque el Convenio apenas se adoptó en noviembre y todavía no está vigente, la Conferencia acordó que debería implementarse; y nosotros estamos actuando de manera

(180) Según Informes de la CEE, hoy Unión Económica Europea, a través de la "Task Force" en Carrasco Breton, Marcelo. Convenio Internacional sobre Cooperación. op.cit., pág. 137.

(181) Carrasco Breton, Marcelo. *Convenio Internacional sobre Cooperación*. op.cit., pág. 138.

(182) Idem.

(183) Idem.

(184) Yearbook of the United Nations, 1991, New York, 1991, volumen 45, ISBN:0-7923-1970-2; ISSN:0082-8521.p.999.

acorde, algunos de nuestros miembros han hecho ofertas de ayuda a la OMI dentro del contexto del Convenio. Durante los últimos 10 años, las medidas que se han adoptado por la OMI y sus 134 Estados miembros han permitido una considerable reducción de la cantidad de contaminación de petróleo producida por actividades marítimas. Sin embargo, nos hemos dado cuenta de que un área en la que se podría haber hecho más, fue el mejoramiento del sistema internacional para responder a los mayores desastres de contaminación marina".<sup>(187)</sup>

En Febrero de 1991, el PNUMA comenzó un Plan de acción complementado el 21 de julio del mismo año, en el cual formaron parte 50 expertos de 12 organismos especializados de la ONU, así como otras organizaciones internacionales, incluyendo el propio PNUMA, la FAO, la Organización Marítima Internacional, la Organización Meteorológica Mundial, y la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUUDI), el Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO, la Unión de Conservación Mundial, el Fondo Mundial, para la Vida Silvestre, y la Organización Regional para la Protección del Medio Ambiente Marino (conformada por los ocho estados pertenecientes a la región del Golfo Pérsico ROPME, así como otras 20 instituciones de dentro y fuera de la región).<sup>(188)</sup>

El siguiente paso lo constituyó el llamado del Secretario General de la OMI para constituir el Fondo Internacional para ayudar a combatir el derrame de petróleo en el Golfo <sup>(189)</sup>, así como proporcionar apoyo económico, financiero, así como equipo necesario para los gobiernos afectados por el derrame. El 1° de marzo de 1991, el Secretario, anunció el establecimiento del Fondo para el desastre de contaminación por petróleo en el Golfo Pérsico.

El propósito del Fondo era facilitar el arribo del equipo y servicios y catalizar esfuerzos por los Estados costeros para responder al desastre. Los países que contribuyen con el Fondo fueron: Canadá (\$Can 0.025 millones), Dinamarca (\$0.15 millones en servicios y en especie), China (equipo), la entonces Comunidad Económica Europea (1 millón de unidades de cuenta europeas), Alemania (equipo), Japón (\$1.5 millones), Luxemburgo (40 millones de francos), Países Bajos (1.25 millones de florines), Suiza (0.3 millones de francos suizos), Reino Unido (1 millón de libras esterlinas).<sup>(190)</sup>

El 10 de abril, el Fondo fue utilizado para pagar las operaciones de limpieza en las playas de la Isla Karan, en la costa de Arabia Saudita, que son usadas como criaderos de especies en peligro como tortugas y aves marinas <sup>(191)</sup>

Hay que señalar que durante el proceso de formación del Convenio y en la propia Conferencia, algunos Estados miembros de la OMI se habían opuesto a que la Organización realizara tareas de este tipo, para no crear discrepancias; pero en ese entonces no era previsible una catástrofe ecológica de este tipo.

Ante el grave siniestro, una delegación estadounidense, formada por técnicos de la Agencia para la Protección del Medio Ambiente (EPA), se dirigieron a Arabia Saudita para comenzar con las operaciones de limpieza; se sumaría también la ayuda técnica de Francia, Alemania y Holanda; mientras que una delegación británica se abocó al intento de rescate de miles de aves para someterlas a un tratamiento para frenar los efectos del petróleo.

(185)IMO ready to help in Gulf pollution emergency.

(186)Ibidem. pag.140

En cuanto a la responsabilidad de Irak por el daño causado al medio ambiente de la región, fue específicamente señalado por el Consejo de Seguridad en la resolución 687 (1991), en el párrafo 16, el cual afirma que Irak es "responsable bajo el derecho internacional" por "el daño ambiental y el agotamiento de los recursos naturales" resultado de su acto ilegal como como lo fue la invasión y ocupación de Kuwait:

Asimismo, la Administración de Meteorología y Protección del Medio Ambiente de Arabia Saudita (MEPA), consideró que la responsabilidad de la lucha contra la contaminación recaía por contrato, sobre Bechtel y Crowley, por lo que era preferible que los expertos aconsejaran directamente a estas compañías.<sup>(192)</sup> Esto conllevó a que las operaciones de recuperación del petróleo continuaran hasta seis meses después del derrame inicial.

En estas operaciones, el total del personal movilizado (no eran más de 300 personas) tanto por el MEPA, la TASK Force, la ARAMCO, BECHTEL, el CORWLEY, entre otros organismos internacionales y privados, no alcanzaban para combatir un área de 450 a 600km. de costa afectada. Aquí podemos ver cómo la distancia existente entre las decisiones tomadas y la ejecución de las mismas era grande e impedía el control del derrame con prontitud.

Tras diversos estudios realizados por expertos de la Unión Económica Europea, llegaron a la conclusión que "ni las autoridades norteamericanas, ni los expertos internacionales estaban completamente seguros de la causa inicial del derrame ni su cuantía".<sup>(193)</sup>

La duda está en si el origen fue el bombardeo por parte de las fuerzas aliadas en una terminal Kuwait o si los irakies provocaron un vertimiento a partir de esa terminal. No obstante, los expertos concluyen que los vertidos a partir de las terminales petroleras de Mina Al-Ahmadi, Al-Bakr en Irak y Sea Island en las aguas del Kuwait, fueron realizados deliberadamente por los irakies, pero que el resto es consecuencia de los bombardeos aliados (en una boya petrolera al este de Sea Island; dos petroleros irakies anclados en las proximidades de Sea Island; el buquetanque petróleo "Amurj" hundido cerca de la terminal de Al-Bakr en Irak y un emisario pluvial al norte del puerto de Shuaybah, Kuwait), excepto el derrame de la terminal Khafji provocado por el bombardeo iraki.<sup>(194)</sup>

Lamentablemente la lucha y confusión de informes sobre las cifras manejadas en torno a la cantidad de crudo derramado, continuaba. La Asamblea General de las Naciones Unidas denominó como "sumamente desastrosa situación" la causada en Kuwait y áreas vecinas por la destrucción y estallido de cientos de sus pozos petroleros y por otras consecuencias ambientales a la atmósfera, a la tierra y a la vida marina <sup>(195)</sup>, así como también, causó impacto a las actividades económicas de Kuwait, así como de otras ciudades de la región, incluyendo los efectos sobre la ganadería, agricultura y pesca, así como a la vida silvestre.

Los efectos de este derrame han sido significativos. Por ejemplo, la isla de Khuran que resultó gravemente contaminada, es considerada como uno de los escasos sitios mundiales de

(187) Traducción de Carrasco Bretón, Marcela, *Comunidad Internacional y Medio Ambiente*, op.cit., pág. 140

(188) Arabia Saudita, Bahrein, Emiratos Arabes Unidos, Irán, Irak, Kuwait, Omán y Qatar.

(189) A través de la circular LETTER no. 1491 de fecha 5 de marzo de 1991.

(190) Yearbook of the United Nations, 1991, op. cit. p.999

(192) Canasio Bretón, Marcela, op.cit. p. 140

(193) Aulo François, "La contaminación por petróleo durante la Guerra del Golfo Pérsico", Seminario sobre la Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, CEE, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, del 18 al 28 de mayo de 1992. Gijón, España, pag. 12



reproducción de las tortugas verdes. Para su protección, en abril de 1991, la OMI contrató a la empresa escocesa ALBA para realizar los trabajos de descontaminación, con ayuda de expertos de la entonces Comunidad Económica Europea y de los Estados Unidos de América. Otro ejemplo se localizó al norte de Jubayl, isla de Ghurmah, en donde se albergaban los únicos ejemplares de manglares de Arabia Saudita y que fue recubierta por petróleo; aquí, la OMI contrató a la compañía holandesa TCA para atender esta zona.

La rápida respuesta de la OMI, así como de la comunidad marítima internacional y de compañías privadas, trajo consigo que las consecuencias ambientales de la guerra estuvieran bajo control en un término relativamente corto al estimado, resultando determinante para impedir que los daños consecuencias de este derrame, considerando el mayor de toda la historia, fueran aún mayores al poner en acción los programa para controlar y limpiar las áreas afectadas por los derrames.

Los cientos de pozos petroleros kuwaities bombardeados por Irak, fueron controlados el 6 de noviembre de 1991.<sup>(196)</sup>

El conjunto de acciones de Irak durante la invasión y ocupación de Kuwait, permitió a la Asamblea General de la ONU a adoptar una resolución referente a la "protección del medio ambiente en tiempos de conflicto"<sup>(197)</sup>, considerando la explotación del medio ambiente como un arma en tiempos de conflicto bélico. La Asamblea adoptó la resolución 47/37 en noviembre de 1992, expresando que la "destrucción del medio ambiente no está justificada por la necesidad militar y que llevan a cabo inexplicablemente, es claramente contrario al derecho internacional".<sup>(198)</sup>

(194)Ibidem. pág.20

(195)The United Nations and the Iraq-Kuwait Conflict. 1990-1996, op. cit. p.67

(196)Ibidem. p.68

(197)Idem.

(198)Idem.

## CONCLUSIONES:

El mundo que hoy vivimos muestra patentemente los vínculos que ligan los problemas del desarrollo con los de la conservación del medio ambiente, en especial la preservación y enriquecimiento de los ecosistemas marinos y oceánicos. El mar es la fuente de la vida y en la medida en que se altere su equilibrio natural irá dejando de cumplir esa esencialísima función progenitora, por ello, la contaminación del medio marino, especialmente por el hidrocarburos que es factor nodal de la vida moderna, representa un tema de enorme relevancia para todas las disciplinas y la Ciencia en su totalidad.

Correspondiente así a las Relaciones Internacionales, tanto el estudio de la problemática ambiental en su dimensión mundial, como el diseño y puesta en marcha de los esquemas de cooperación multilateral para contrarrestarla.

Destaca así en primer lugar, el importante papel que juega la Organización Internacional, como subdisciplina científica y como objeto de estudio, para la cabal comprensión del fenómeno y de sus múltiples implicaciones. Así, la Organización Marítima Internacional nace en 1948 y se consolida 50 años después hasta representar el foro más importante a nivel global para analizar los asuntos de la navegación marítima y para adoptar las decisiones más relevantes encaminadas al cuidado y preservación del medio marino. Y aunque su labor ha sido incompleta y los resultados obtenidos son en ocasiones magros y limitados, no existe, a la fecha, una alternativa mejor, o bien, no ha habido la suficiente voluntad política de los Estados para instaurar estructuras alternativas más eficientes y genuinamente supranacionales y democráticas. La OMI es simplemente un reflejo de una sociedad internacional deficiente, orientada por el poder como fin en sí mismo y por el oportunismo derrochador que toma del mar sólo lo que le conviene.

Las actividades fundamentales de la OMI son susceptibles de agrupación en dos grandes rubros: la facilitación del transporte marítimo y, la seguridad en la navegación marítima; de esta última podemos concluir que el extraordinario aumento que ha experimentado tanto la cantidad de buques tanque como su tonelaje, ha complicado mucho la navegación marítima haciendo más importante todavía la adopción de medidas tendientes a garantizar la seguridad de la navegación, la reparación de daños ocasionados al patrimonio de los Estados y el medio oceánico y el cumplimiento del derecho internacional en el papel y en el terreno de los hechos. La necesidad ineludible de conservar limpios los mares hace indispensable la existencia de normas imperativas de prevención y control. De ahí la relevancia de que la legislación existente se fortalezca y se aplique con rigor (*ius cogens*).

En toda esta magna tarea resulta instituable la cooperación internacional, pero como una verdadera categoría histórica y no un simple factor indicativo. En la tesis que aquí representamos quedó claro, que en la mayoría de las ocasiones un solo país no puede hacerle frente al problema de la contaminación marina sin la concurrencia de otros Estados y de organismos internacionales públicos y privados. Y que no obstante que dicha ayuda se encuentra estipulada en los tratados multilaterales resulta difícil obtenerla de manera gratuita, lo que viene a complicar, más aún, la ejecución de

operaciones de limpieza y regeneración del medio ambiente marino, principalmente si el daño tuvo como fuente de origen un accidente petrolero.

Es de reiterar la importancia que ha tenido la OMI para reducir los riesgos de contaminación del medio marino por hidrocarburos, a través de la promoción de casi 100 Tratados internacionales, Conferencias y Reuniones de muy alto nivel organizativo, de concurrencia y especialidad. En este sentido, el de su capacidad legislativa y normativa, sólo le sean comparables la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Sin embargo, todavía resulta demasiado lento el proceso de ratificación y entrada en vigor de sus resoluciones y acuerdos vinculatorios. Además, como quedó demostrado en la explicación de los accidentes de buques tanque de mayor reconocimiento, no puede soslayarse el factor humano, el cual en repetidos casos ha sido determinante en la comisión de producir responsabilización de delitos y en la causa de siniestros.

A pesar de afirmaciones en contra, infundadas la mayoría de ellas, el derecho internacional del medio ambiente muestra evidentes adelantos que se traducen en rápidos niveles de evolución progresiva, aunque no así en la codificación de los ordenamientos preventivos de la contaminación por petróleo del medio marino. También es de concederse que las diferentes disposiciones jurídicas internacionales, cuya finalidad es la protección de los ecosistemas del mare nostrum, observan un desarrollo sin precedentes en su contenido. Sin embargo, consideraciones que al aumento de la regulación supranacional debiera corresponder una mayor eficacia y oportunidad en la aplicación de los Convenios y demás acuerdos de voluntades y bases de entendimiento. Además, la estructura de estos instrumento genera en algunos casos cierta confusión, imprecisiones, dudas e inseguridad que redundan en errores de interpretación e ineficiencia para llevarlos correctamente a la práctica (México tiene amplia experiencia a este respecto).

Resulta arriesgado enumerar los convenios internacionales suscritos y vigentes a la fecha. Todos han sido en su momento importantes. Comenzando con el OILPOL 1973 y la Conferencia de Ginebra sobre Derecho del Mar de 1958 -considerada hoy día como el punto de partida de la regulación moderna sobre el uso y protección del medio marino- pasando por el Intervention/69, el CLC/69/76/84/92, el FUND/71/76/84/92, y la Conferencia de Estocolmo de 1972, hasta llegar a la IV CONFEMAR de Montego Bay y la Cumbre de la Tierra de 1992; no obstante la existencia de éstos y otros tratados de observancia general, que indudablemente han ejercido una fuerte acción reglamentaria y resolutoria, los incidentes marítimos petroleros se han seguido presentado. Continúan siendo: practuras de oleoductos marinos, explosión de pozos productivos, descontrol de plataformas de explotación "offshore", incendios de instalaciones y derramamientos intencionales y, por supuesto, encallamiento de buques tanque y conflictos armados de orden geopolítico y estratégico. Baste recordar a la guerra del Golfo Pérsico como la más grave catástrofe ambiental de la historia mundial, que ha convertido a la región del mar arábigo y zonas adyacentes como las de más lenta recuperación ecológica y de más sensible exposición a seguir sufriendo este tipo de contaminación (a pesar de que el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos ---OPRC/90-, le hizo frente en forma rápida al problema).

Luego entonces, la tarea que al respecto le compete a la sociedad internacional, es más de lo que pudiera en principio suponerse. No sólo debe atenderse la nueva eventualidad de la agenda y la casuística que sigue y seguirá presentandose en detrimento del equilibrio ecológico de los océanos

No se olvide que varios siniestros del pasado no fueron resueltos conforme a "natura" y que, desafortunadamente, las operaciones de limpieza de otros más no fueron realizadas conforme a lo convenido, o bien, que al menos en los grandes accidentes de tanqueros -como el Amoco Cádiz o el Exxon Valdez- las indemnizaciones no fueron cubiertas satisfactoriamente ni las sanciones aplicadas en apego a lo resuelto por los organismos jurisdiccionales competentes.

Otro tipo de situaciones que es necesario resolver, es el relativo a que continúan las trabas para el proceso de retificación y entrada en vigor de varios convenios internacionales; asimismo, están en la mesa de discusión numerosas enmiendas o reservas a los mismos e, igualmente, no todas las naciones están dispuestas a cooperar gratuitamente para combatir la contaminación del mar por hidrocarburos, a pesar de las presiones que tanto organismos gubernamentales como no gubernamentales llegan a ejercer, y de que la obligación jurídica egresada en los acuerdos por los propios Estados tienen como base la voluntariedad, la buena fé, el bien común y el consentimiento (*ex consensu adveni vinculum*).

Mas aún, es muy necesario necesario -a pesar de que muchos afirman que la contaminación petrolmarina se ha ido reduciendo por el " aumento de la conciencia ambiental de la comunidad internacional- que la reglamentación aplicable sea más especializada y más estricta, para reducir aún más y hasta un nivel racionalmente conveniente, el riesgo de accidentes causados por buques, instalaciones petroleras y conflictos de toda índole. Aunque también es cierto que aún cuando existen disposiciones y medidas de carácter preventivo y correctivo, algunas naciones no pueden cumplimentarlas por presiones financieras; es el caso de los embarques mundiales y la descarga de petróleo, que implican la instauración de nuevas tecnologías anticontaminantes en los buques y en las plataformas marinas, con altísimos costos que las hacen prácticamente inaccesibles para la mayoría de los países en desarrollo.

Como una variedad de esta situación, tenemos que si bien es cierto, que se han incrementado las exigencias con respecto a las características de los buques tanque, como es el requisito del doble casco y doble fondo para evitar los riesgos de siniestro y de derrames en el mar, también lo es que la flota de un país emergente no puede ser sustituida, moderniza o parcialmente reconvergente en el corto o mediano plazo. Es esta, la realidad a que se enfrentan países como México que - con todo y sus 10,000 kilómetros de litorales y privilegiada geografía bioceánica- no cuentan con recursos económicos para desarrollar su marina mercante a la estatura de los industrializados

Es también concluyente el hecho de que en mares cada vez más densamente poblados, tiende a diferencias la identificación clara de la nacionalidad de los buques, lo cual es problemático pues ésta es el elemento que permite establecer la soberanía y jurisdicción de un Estado sobre las embarcaciones para efectos jurídicos. Por ejemplo, resulta importante observar aquellos barcos cuyo pabellon no tiene una relación real con el Estado, ya que la existencia de los pabellones ficticios se traduce en la operacion de flotas características carentes de seguridad y de medidas necesarias para la

confiabilidad de la navegación, sobre las que no se tiene un adecuado control, originando incidentes que con suma frecuencia impactan directamente al recurso marino.

Por lo que concierne al caso de México, podemos concluir de manera manifiesta que continuemos viviendo de espaldas al mar. Escaso desarrollo pesquero, insuficiente infraestructura portuaria, obsoleta plataforma de transportación marítima y escaso bagaje de tecnología apropiada, que nos hace cada vez más dependientes de los insumos y diseños del exterior. Esto no puede continuar así, bajo riesgo de que tal estado de cosas llegue a ser insostenible.

El panorama llega a parecer incierto, más aún con un sistema político arcaico, antidemocrático, ineficazmente, falto de credibilidad, con grandes incapacidades de oficio público y con escaso sentido de amor a la patria y de defensa de los intereses nacionales. Poco se puede hacer teniendo al enemigo al Norte y en la propia casa. Planes van y programas vienen, pero a pesar de haberlo conquistado todo, no poseemos nada o aún poco. Pero a pesar de ellos y de su dible lenguaje, México es y será más grande que los que mal en él han nacido. Es este nuestro verdadero compromiso, como mexicanos y como universitarios: un país tan grande como lo son su gente y sus mares. Más que lamentarnos, empeñemos nuestro esfuerzo para desechar lo inservible y construir sobre bases sanas el Estado y la Nación que merecemos.

Reenfocándonos a nuestro tema central, es válido señalar que si bien nuestro país ha comenzado recientemente a participar a plenitud en los convenios internacionales promulgados en materia de contaminación marina, su condición como quinto productor mundial de petróleo y su experiencia histórica en derrames del precioso líquido -caso IXTOC I-, le sitúan en una posición que lo obliga a ser uno de los actores de iniciativa preponderante para el control, investigación y prevención de la contaminación del medio marino por hidrocarburos. Por su ubicación biogeográfica envidiable y su emplazamiento bioceánico e ísmico estratégico, amén de poseer una plataforma marina riquísima en hidrocarburos, el Estado mexicano ha acelerado el incremento de su capacidad pesquera y la explotación de los yacimientos de oro negro de sus fondos marítimos. Así, se ha visto compelido a involucrarse activamente en la regulación internacional que aquí venimos tratando.

Actualmente México ha ratificado los 10 principales convenios en este campo, al pertenecer a instrumentos multilaterales relevantes como el CLC y el FUND, ha resultado beneficiado, pues se le otorga la posibilidad de demandar por ejemplo, al armador, al propietario de la carga o a un tercero; sin embargo, debe señalarse que la membresía de pleno derecho significa también mayor responsabilidad en general y la necesidad compromisoria de contribuir con altas cuotas para el fondo.

Complementariamente, el gobierno mexicano ha realizado importantes aportaciones en varios convenios, como es el caso del Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el transporte marítimo de Mercancías Peligrosas. De igual manera, existen varios acuerdos internacionales establecidos a nivel bilateral, principalmente con los Estados Unidos que ligan a ambos países en materia de contaminación del medio marino por hidrocarburos.

Asimismo y dado que en la actividad marítima el papel de las aseguradoras es determinante, haciéndose para todo Estado el pertenecer a un club de indemnización para protegerse de cualquier

riesgo, la flota de PEMEX se encuentra bajo la protección de la organización Steamship Mutual Underwriting Association Limited.

Por último, en lo que concierne al fundamental capítulo de la Responsabilidad internacional por contaminación del medio marino por hidrocarburos, las aseveraciones concluyentes a que hemos arribado son esencialmente las que a continuación pasamos a exponer:

Una primera confirmación sería que la responsabilidad internacional es la parte más importante de la regulación de la contaminación del medio marino por hidrocarburos, y el capítulo más relevante y doctrinalmente debatido del propio derecho internacional público. Por su complejidad y diversidad teórica y aplicativa, esta institución requiere de profundos estudios de la ciencia jurídica intencional y de conocimientos amplios de derecho comparado de los sistemas jurídicos nacionales y de la jurisprudencia internacional; situación ésta en la que, por cierto, los anglosajones y seguidores del common law, nos llevan considerable delantera a los países que profesamos la tradición por lo doctrinal, el civil law y el razonamiento latino-romano-germánico.

La tendencia de lo que ha dado en denominarse la "objetivización de la responsabilidad internacional", es consecuencia directa de los daños sustanciales que pueden llegar a generarse por el alto y sofisticado desarrollo de las actividades, tanto industriales como tecnológicas, emprendidas por los Estados, cuya característica común parece consistir en el excepcional riesgo inherentes éstas de ocasionar daños transfronterizos.

Al abordar el tema de la responsabilidad objetiva internacional por actividades ultrarriesgosas como las que originan la contaminación del medio marino por hidrocarburos, debe enfatizarse que si bien el derecho internacional atraviesa etapas críticas en su desarrollo, empero, nunca como ahora ha conocido una extensión, amplitud y diversificación tan considerable, vinculado a la evolución galopante y globalizadora de la sociedad mundial. Así el rechazo y desconocimiento de instituciones del derecho de gentes como la responsabilidad internacional so pretexto que perpetúan las estructuras del pasado, es una visión, como se ha demostrado, estrecha, pseudopolítica y poco realista, que sólo revela una ignorancia palpable de los imperativos de una sociedad planetaria cada día más compleja, en donde el derecho no se reduce únicamente a traducir las relaciones de poder, sino también a limitar su ejercicio y rectificar su procedimiento.

Coincidimos por otro lado con la opinión de varios doctrinarios, en el sentido de que el concepto de una responsabilidad general por actividades que implican riesgos excepcionales, como la contaminación del medio marino por hidrocarburos, hasta el momento en que no se consagre una convención internacional de aceptación planetaria, seguirá siendo inaceptable para todos aquellos que todavía conciben el derecho internacional como un cuerpo limitado de normas específicas que derivan su autoridad de consentimiento explícito de los Estados. Por el contrario, para quienes concebimos este ordenamiento como un cuerpo dinámico y en desarrollo creciente en forma paralela con las necesidades de la sociedad actual, es fácil aceptar el concepto de una responsabilidad general (general liability) por actividades que entrañan un riesgo extraordinario, aún cuando, hasta ahora, no haya encontrado cabal expresión en convenciones generales, pronunciamientos de la ONU, decisiones jurisprudenciales y práctica internacional de autoridad relevante.

Ante esta última afirmación, compartimos por convincente, la opinión de que la responsabilidad objetiva es ubicable como principio general de derecho; porque si bien la jurisprudencia internacional no provee una base para sostenerla como principio general en tratándose de polución trasnacional, como tampoco lo ofrece la práctica legal internacional, es permisible proceder bajo la suposición de que una responsabilidad estricta (*strict liability*) por actividades anormalmente riesgosas existe hoy en día como un principio de derecho internacional general.

La responsabilidad objetiva por actividades ultrarriesgosas no es comprensible sin el concepto de debida diligencia o la obligación de diligencia la que, de conformidad al derecho internacional, está constituida por un grupo de reglas medias o estándares de comportamiento que los Estados deben observar. Esto es, en primer lugar, éstos deben poseer permanentemente el aparato jurídico y material suficiente para asegurar el respeto de sus obligaciones internacionales y, deben dotarse en el campo de la protección al medio ambiente de la legislación y la reglamentación administrativa, penal y civil necesarias. En segundo lugar, el cumplimiento con el deber de la diligencia implica, en concomitancia con el principio de la buena fé, que el Estado además de dotarse de la infraestructura legal y administrativa apropiada, deberá realizarse con la diligencia y vigilancia acorde a las circunstancias. En tercer término igualmente, y aun cuando no hay identidad entre, los principios, se pueden apreciar intimamente relacionados el deber de diligencia con el deber de cooperación internacional impuesto a los Estados, en particular por lo que se refiere a la protección al medio ambiente, en nuestro caso específico, de la contaminación del medio marino por hidrocarburos.

Los principios de responsabilidad objetiva han ido estableciéndose en normas legales, principalmente de cobertura internacional, como el principio de que "el que contamina paga" y que encontramos en el convenio OPRC/90. Además, esta teoría de responsabilidad otorga una mayor garantía a los Estados de no tener que asumir las cargas ocasionadas por la imprudencia de otros. Es concluyente también que los Estados serán directamente responsables de las violaciones del derecho internacional cometidas por sus órganos -como PEMEX en el caso del IXTOC I-, además, el Estado es responsable de modo indirecto por los daños causados, en violación de las normas internacionales, por otros Estados que se encuentran en cierta situación de dependencia con él, lo cual significa que en cualquier caso en que un Estado se encuentre sometido, de hecho o de derecho, a otro, éste es responsable de los actos que pueda realizar el primero.

Cuando se ha producido un daño como consecuencia de una violación del derecho internacional, surge para el Estado culpable de ella la obligación de "reparar", con lo cual quedará liberado de la responsabilidad en la cual incurrió. Y si por "reparación" se entiende volver las cosas al estado en que se encontraban antes de la violación, tendríamos que la indemnización (en dinero) no sería objeto directo del interés social, ya que así sólo se vería restablecido de manera muy mediata. Luego entonces, más bien, es y debe ser siempre el restablecimiento del equilibrio ecológico, la preocupación fundamental del ser humano y del derecho internacional. Sin embargo, si a pesar de la sanción subsisten los efectos del siniestro ambiental, se puede plantear la cuestión de si con la aplicación de sanciones previstas en las leyes, se ha de considerar restablecido el bien afectado y, junto con el, el interés público respectivo.

Uno de los problemas relacionados con la legislación marítima es la limitación de responsabilidad, donde se observa el sistema denominado "fortuna de mar", que autoriza la limitación de responsabilidad abandonando el buque a los acreedores. Este sistema fue el más adecuado durante muchos años. Sin embargo, en la actualidad no lo es y menos para un país como México, en el que gran parte de sus aguas, se encuentran comprometidas a la explotación y tráfico de sustancias peligrosas como son los hidrocarburos. Verbigracia en el caso de un accidente en donde los daños afectaran directamente nuestras costas y que el buque hipotético, ecogiéndose a dicha legislación, decidiera hacer uso de la limitación de responsabilidad mediante el abandono, tendríamos que los daños serían tanto irreparables como irreversibles.

En suma, existe dificultad real para poder determinar al responsable de cualquier accidente de contaminación del medio marino por hidrocarburos, así cualquier accidente de contaminación del medio marino, así como las causas que le originaron. Esto debido a que no existe un método único para adjuntar la responsabilidad; es decir, cada suceso de contaminación es distinto a otros -cobra vida propia- ya sea por las condiciones particulares del buque o instalación petrolera o evento, clima, factor humano, entre otras; todas ellas creando características especiales, aunadas, asimismo, a la interrelación de diferentes gobiernos, así como de compañías petroleras y aseguradoras, cuyas nacionalidades implicarán, en determinado momento, el financiamiento de la responsabilidad y, por ende, la reparación efectiva del daño.

Con todo lo anteriormente expuesto, podemos concluir la presente investigación de tesis afirmando que en cuestiones ecológicas y de acuerdo con los principios del derecho internacional, la responsabilidad no sólo vendrá como consecuencia de un acto ilícito, sino también por toda conducta que aun presumiéndose como lícita, tenga efectos que lesionen al medio ambiente, marino o en general, y derechos de terceros. Además, se ha dispuesto, en la mayoría de los convenios que tratan la responsabilidad objetiva, la obligación para el empresario o explorador o explotador responsable, de contar con un seguro para cubrir los daños, así como el incorporarse a algún mecanismo de indemnización.

Esto ya quedó debidamente preceptuado en los artículos 131 y 132 del Capítulo VI (Responsabilidad Civil) de la Ley de Navegación de México, publicada el 4 de enero de 1994.



## BIBLIOGRAFIA BASICA

AGO R., "Troisieme rapport sur la responsabilité des Etats", Doc. A/CN. 4/246 et Add 1 a 3, pp 232-233, parr.66 a 69.

AMANT ST., S. LYLE. "The Petroleum Industry as it Affects Marine and Estuarine Ecology. 1971".

ATILO Francois, "La contaminación por petróleo durante la Guerra del Golfo Pérsico", CEE, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Gijón, España, pp.45

BALLENGER, J. "La pollution en droit" Geneve, París, ed. Droz 1975, p. 36; Sorensen, Max. *Manual of Public International Law*, London.

BAKER, J.M. et.al. "Environment effec internationalts of oil and the chemicals used to control it", Graham and Trotman Ltd., London 1976.

BAVER, M. "Controlling oil spills"- The benefit of coloboration Betten Industry, Scientists and Public Authorities, World Patrol, 1975

BOOKIN, Murray. "Por una sociedad ecológica. Barcelona, ed.Gustavo Gili, S.A., 1978 p.119-124 y 134-135

BRANES, Raúl. "Derecho Ambiental Mexicano", Edit. Universo XXI, Mexico, 19987 pp. 1987 pp. 30-31

BUTLER ENSIGN, A.R. "Contaminación causada por aceite. U.S. Naval Institute , 1972.

CAHIER Philippe "Le problem de la responsabilité pour risque en droit international"Geneve, Sijhoff, 1976, p.438

CARREÑO RANGEL, José "Prevención y Control de la de la contaminación del mar por petróleo", México, UNAM-Tesis 1976 115 p.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. *Derecho Maritimo*. Edit. Herrero. México, 1984. 1006 pp.

COLLIARD, CLAUDE Albert, "Instituciones de Relaciones Internacionales."México, FCE, 1976. pp.87

**DE RAULIN, Arnaud,** "L'epope Judiciare de l'Amoco Cádiz." *Journa du Droit International*, vol. 120, No. 1 trimestre enero-marzo, Francia 1993 pp. 40-42.

**DUPUY PIERRE,** "International Liability of states for Damage Caused by Transfer Pollution" ,1977

**DIAZ, Luis M.** "Responsabilidad del Estado y contaminación" Aspectos Jurídicos, México, Porrúa, 1982

**GARCIA AMADOR, F.V.** "Principios del Derecho Internacional que rigen en la responsabilidad", Madrid, España , Ediciones Nacionales 1953.

**GOLDIE; I.F.E.,** "LIABILITY FOR DAMAGE AND THE PROGRESSIVE DEVELOPEMENT OF INTERNATIONAL LAW," *International and Comparative Law Cuartel*, vol. 14, 1995, pp. 1189-1264.

**GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo A.** "Manual de Derecho de Navegación. Ed. De Palma, Buenos Aires, 1964. pp.803

**GOMEZ ROBLEDO.** "La soberanía del Estado sobre sus recursos Naturales", México, UNAM, 1984

*Ibid.* "Temas selectos de Derecho Internacional", UNAM, México. 1979

**JENKS, Wilfred,** "Liability for ultra-hazardous activities in international law", 1996 pp. 193.

**LEFEBRE, Antonio;** *Manuale di Diritto dela Navigazione;* Milán, Dott. A. Giuffré Editore, 1969.

**LUARD, Evan,** "Las Organizaciones Interdependencia". México, *El Manual Moderno* 1929, pp 45-51

**MAC DONALD, J. William** "Ixtoc I : intionales. El marco Naciente de la Interdernational and domestic remed'os for transboundary, pollution injury", *Fortam Fordham Law Review*, 1980

**MARTINEZ M. Carlos.** "La contaminación del mar por medio del Petróleo". *Rev. Ingeniería Química*, Mayo de 1978

**MEHEREN,** "The Foreign Immunities Act of 1976", 17 *Col. Jornal of journal of Transnational Law* 33, 1978

**MENDOZA MARTINEZ, Emma** " Algunas consideraciones internacionales sobre asuntos ecológicos" México, UNAM-Tesis 1993 p. 153-183 y 191-209.

**MOORE GERARD**, "Legal Aspects in marine pollution," London-New York, A. P 1976

**MUÑOZ VEGA, María Guadalupe.**"El impacto provocado por la contaminación del petróleo a nivel marino y terrestre." México UNAM-Tesis 1981 124 p.

**PAREDES GUTIERREZ, Alvaro** "La autonomía del Derecho Ecológico", México UNAM-Tesis 1993 122 p.

**RAY, José Domingo.** La Ley "Conferencia de Bruselas de 1969 sobre la constitución de las aguas y costas", Buenos Aires Argentina, 1º Octubre 1970.

**SEARA, VAZQUEZ, Modesto.** Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa. México, 1988. 739 pp.

**SECRETARIA DE MARINA** " Plan Nacional de Contingencia para combatir y controlar derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el mar." México Secretaría de Marina, Julio 1989 p. 5-11

**SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES** "La contaminación de las aguas marítimas más allá de las fronteras nacionales y el derecho. (los hechos, principios y normas) México SRE 1979

**SEPULVEDA, Cesar,**"Derecho Ambiental," 1986, Edit. Porrúa, pag. 105

**SEIDL-HOHENVELDERN,** "L'immunité de jurisdiction et des organisations internationales Droit International", Paris, Pedone, 1981 p.114

**SHAHEEN, ESBER L,** "Technology of enviromental pollution control",Peinwell Books, Oklahoma, 1992.

**SIQUEIROS, JOSE LUIS,** "La Responsabilidad Civil de Pemex en el caso del pozo Ixtoc I", el Foro, Organo del Colegio de Abogados México, 1979.

**SOBARZO LOIZA, Alejandro.** "Régimen Jurídico del Alta Mar." Ed. Porrúa. México, 1970.

**BRACAMONTES, José Roberto.** "Comercio y medio ambiente". Pemex-Lex. Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 75-76. Septiembre-Octubre, 1994. PEMEX. México, 1994. Págs 41-47.

**CARPIZO, Jorge.** Derecho Constitucional Núm. 81. UNAM. México, 1991.

**CARRASCO BRETON, Marcela.** "Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (1972)". Mayo-Junio, 1991. PEMEX. México, 1991. págs. 32-39.

**CARRASCO BRETON, Marcela.** Convenio Internacional sobre Cooperación. Preparación y lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 ante la guerra del Golfo Pérsico. Tesis de Maestría. Instituto Europeo de Estudios Marítimos. Gijón, España, 1992. 154 pp.

**CIFUENTES VARGAS, Manuel.** "Por la declaración oficial de los derechos ecológicos". Pemex-Lex. Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 81-82. Marzo-Abril, 1995. PEMEX. México, 1995. Pág. 17.

**CLAIMS MANUAL.** International Oil Pollution Compensation Fund. Great Britain. Second Edition, 1990. 6 pp.

**CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.** Edit. Sissta. México, 1997. 60 pp.

**CRUZ MIRAMONTES, Rodolfo.** "El hombre frente al deterioro del medio ambiente" en: Natural Resources Journal. Vol. 16 No. 3, Julio 1976. Albuquerque, Nuevo México, EUA.

**CUIDAR LA TIERRA.** UICN, PNUMA, WWF, CADESCA. Panamá. 258 pp.

**DECLARACION DE RIO,** Agenda XXI, ONU, SEDESOL, México, pág. 3

**DESARROLLO Y MEDIO AMBIENTE EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE.** UNA VISION EVOLUTIVA. PNUMA. España, 1990. 231 págs.

**DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION.** México, 19 de octubre de 1966. págs. 2-5.

**DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION.** México, 19 de diciembre de 1966. págs. 2-4.

DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Edit. Larousse Planeta. México, 1994. 727 pp.

DICCIONARIO OCEANO DE LA LENGUA ESPAÑOLA Edit. Océano. España, 1994. 762 pp.

DOCUMENTO OPRC CONF25. OMI, 29 de abril de 1990.

DORANTES HEREDIA, Claudia Angélica. Contaminación del mar por hidrocarburos. Tesis profesional. UNAM-FCPyS. México, 1986. 91 pp.

EL HERALDO "Tragedia en las costas de Francia" 16, marzo 1978, 18, marzo 1978, 19 de marzo de 1978 p.9 A

"Exxon Valdez Civil Trial Opens; Plaintiffs Seek Punitive Damages". Oil Spill Intelligence Report Vol. XVII No. 17, EUA. 5-mayo-1994. p. 1-2

"Final Els for Exxon Valdez Oil Spill Restoration Plan". Oil Pollution Act of 1990 update. No. 35 EUA 15 DE OCTUBRE- 1994. p. 4

"First Phase of Exxon Valdez Trial Ends". Oil Spill Intelligence Report. Vol. XVII No.21, EUA. 9-Junio- 1994. p. 1-2

J.J. GARCIA ARCOS, "La Cooperación científica y Técnica marítima en las Naciones Unidas", FCPyS, 70 72 TESIS

GARZA, Xavier Antonio, de la. "Convenio de Basilea. Sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, 1989". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 45-46. Marzo-Abril, 1992. PEMEX. México, 1992. Págs. 38-41.

GOMEZ-ROBLEDO VERDUSCO, Alonso. El Nuevo Derecho del Mar. Ed. Miguel Porrúa Librero. México, 1985. 238 pp.

GOMEZ-ROBLEDO VERDUSCO, Alonso. "Consideraciones sobre la responsabilidad internacional del Estado sin hecho ilícito y la contaminación marina". Temas selectos de Derecho Internacional. UNAM. México, 1994. Págs. 167-178.

GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación. Ed. De Palma. Buenos Aires, 1964. 803 pp.

**OGAWA, Naohary.** "Contaminación marina por hidrocarburos". Actividades de la Secretaría de Marina en la investigación oceanográfica. Sría. Marina. México, 1979. Págs. 13-21.

**OCMI, Conferencia Internacional sobre contaminación del Mar, 1983, 1983.** p. 19-21

**Oil Spill Conference. Prevention, behavior, control, cleanup proceding.** San ántonio, Texas. United States Coast Guard (USCG), American Petroleum Institute (API), Enviromental Protection Agency (EPA) 1987 "Protecmar: The french experience from a seven-year dispersant offshore trials program" p. 225-229. "Recovery of britany coastal marshes in the eigh years following the Amoco Cádiz incident" p. 459-464. "The importance of using appropriate experimental desingns in oil spill impact studies: an example from the Amoco Cadiz oil spill impact zone" p. 503- 507

OMI Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de los Buques, 1973. OMI. Londres, S:F.

**Opening Arguments Begin in Exxon Valdez Civil Trial "Oil Spill Intelligence Report, Vol. XVII No. 18.** EUA 12-mayo- 1994 p.1

**ORTIZ REYES, Gabriel.** "Petróleos Mexicanos ante el daño ecológico". PEMEX-LEX, Revista juridica de Petróleos Mexicanos. Núms. 13-14. Julio-Agosto, 1989. PEMEX. México, 1989. Págs. 5-23.

**OSORIO AYLLON, Avril.** La responsabilidad de los buques en materia de contaminación marítima. Tesis de Doctorado. UNAM-Facultad de Derecho. México, 1996. 348 pp.

**PARRA TOLEDO, Araceli.** "Información para la formación de una conciencia ecológica". PEMEX-LEX, Revista juridica de Petróleos Mexicanos. Núms. 89-90. Noviembre-Diciembre, 1995. México, 1995. Págs. 4-11.

PEMEX-LEX, Revista juridica de Petróleos Mexicanos. Núms. 39-40. Septiembre-Octubre, 1991. PEMEX. México, 1991. 56 pp.

PLAN NACIONAL DE CONTIGENCIA PARA COMBATIR Y CONTROLAR DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS EN EL MAR. Sría. Pesca. México, 1989. 82 pp.

**PNUMA, EL ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE, P. 7-9 1972-1982**

**"PROGRAMA DEL MEDIO AMBIENTE 1995-2000".** Diario Oficial de la Federación. SEMARNAP. México, 3 de abril de 1996. 172 pp.

## ANEXOS

ANEXO I	DÍA MARITIMO MUNDIAL
ANEXO II	MIEMBROS DE LA OMI HASTA 1995
ANEXO III	ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES CON CARÁCTER CONSULTIVO ANTE LA OMI
ANEXO IV	ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL. ORGANIGRAMA
ANEXO V	ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL. ESTRUCTURA DE LA SECRETARIA GENERAL DE LA OMI
ANEXO VI	CONVENIOS Y OTROS ACUERDOS INTERNACIONALES PARA EL CONTROL DE LA CONTAMINACION MARITIMA
ANEXO VII	LA CONFERENCIA DE BRUSELAS DE 1969 SOBRE CONTAMINACION DE LAS AGUAS Y COSTAS (*)
ANEXO VIII	CONVENIO SOBRE LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARITIMO, 1976.
ANEXO IX	FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS DEBIDO A LA CONTAMINACION POR HIDROCARBURO
ANEXO X	ACUERDO DE COOPERACION ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA SOBRE CONTAMINACION DEL MEDIO MARITIMO 1980
ANEXO XI	“COMPORTAMIENTO DEL HIDROCARBURO CRUDO VERTIDO EN EL MEDIO MARINO”
ANEXO XII	GLOSARIO
ANEXO XIII	CAUSAS DE INCIDENTES DETECTADAS POR EL IOPCF (1979 - 1995)

## BIBLIOGRAFIA BASICA

**AGO R.**, "Troisieme rapport sur la responsabilité-des Etats", Doc. A/CN. 4/246 et Add 1 a 3, pp 232-233, parr.66 a 69.

**AMANT ST., S. LYLE.** "The Petroleum Industry as it Affects Marine and Estuarine Ecology. 1971".

**ATILO Francois**, "La contaminación por petróleo durante la Guerra del Golfo Pérsico", CEE, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Gijón, España, pp.45

**BALLENGER, J.** "La pollution en droit" Geneve, Paris, ed. Droz 1975, p. 36; Sorensen, Max. Manual of Public International Law, London.

**BAKER, J.M. et.al.** "Enviroment effec internationalts of oil and the chemicals used to control it", Graham and Trotman Ltd., London 1976.

**BAVER, M.** "Controlling oil spills"- The benefit of colaboration Betten Industry, Scientists and Public Authorities, World Patrol, 1975

**BOOKIN, Murray.** "Por una sociedad ecológica. Barcelona, ed.Gustavo Gili, S.A., 1978 p.119-124 y 134-135

**BRANES, Raúl.** "Derecho Ambiental Mexicano", Edit. Universo XXI, Mexico, 19987 pp. 1987 pp. 30-31

**BUTLER ENSIGN, A.R.** "Contaminación causada por aceite. U.S. Naval Institute , 1972.

**CAHIER Philippe** "Le problem de la responsabilité pour risque en droit international"Geneve, Sijhoff, 1976, p.438

**CARRENO RANGEL, José** "Prevención y Control de la de la contaminación del mar por petróleo", México, UNAM-Tesis 1976 115 p.

**CERVANTES AHUMADA, Raúl.** Derecho Marítimo Edit. Herrero. México, 1984. 1006 pp.

**COLLIARD,CLAUDE** Albert, "Instituciones de Relaciones Internacionales."México, FCE, 1976. pp.87



**DE RAULIN, Arnaud,** "L'epope Judiciare de l'Amoco Cádiz." *Journa du Droit International*, vol. 120, No. 1 trimestre enero-marzo, Francia 1993 pp. 40-42.

**DUPUY PIERRE,** "International Liability of states for Damage Caused by Transfer Pollution", 1977

**DIAZ, Luis M.** "Responsabilidad del Estado y contaminación" Aspectos Jurídicos, México, Porrúa, 1982

**GARCIA AMADOR, F.V.** "Principios del Derecho Internacional que rigen en la responsabilidad", Madrid, España, Ediciones Nacionales 1953.

**GOLDIE; I.F.E.,** "LIABILITY FOR DAMAGE AND THE PROGRESSIVE DEVELOPEMENT OF INTERNATIONAL LAW," *Internatinal and Comparatve Law Cuartel*, vol. 14, 1995, pp. 1189-1264.

**GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo A.** "Manual de Derecho de Navegación. Ed. De Palma, Buenos Aires, 1964. pp.803

**GOMEZ ROBLEDO.** "La soberanía del Estado sobre sus recursos Naturales", México, UNAM, 1984

**Ibid.** "Temas selectos de Derecho Internacional", UNAM, México. 1979

**JENKS, Wilfred,** "Liability for ultra-hazardous activities in international law", 1996 pp. 193.

**LEFEBRE, Antonio;** *Manuale di Diritto dela Navigazione;* Milán, Dott. A. Giuffré Editore, 1969.

**LUARD, Evan,** "Las Organizaciones Interdependencia". México, El Manual Moderno 1929, pp 45-51

**MAC DONALD, J. William** "Ixtoc I : intionales. El marco Naciente de la Interdernatinal and domestic remedios for transboundary, pollution injury", *Fortam Fordham Law Review*, 1980

**MARTINEZ M. Carlos.** "La contaminación del mar por medio del Petróleo". *Rev. Ingeniería Química*, Mayo de 1978

**MEHEREN,** "The Foreign Immunities Act of 1976", 17 *Col. Jornal of journal of Transnational Law* 33, 1978

**MENDOZA MARTINEZ, Emma** " Algunas consideraciones internacionales sobre asuntos ecológicos" México, UNAM-Tesis 1993 p. 153-183 y 191-209.

**MOORE GERARD, "Legal Aspects in marine pollution,"** London-New York, A. P 1976

**MUÑOZ VEGA, María Guadalupe.**"El impacto provocado por la contaminación del petróleo a nivel marino y terrestre." México UNAM-Tesis 1981 124 p.

**PAREDES GUTIERREZ, Alvaro** "La autonomía del Derecho Ecológico", México UNAM-Tesis 1993 122 p.

**RAY, José Domingo.** La Ley "Conferencia de Bruselas de 1969 sobre la constitución de las aguas y costas", Buenos Aires Argentina, 1º Octubre 1970.

**SEARA, VAZQUEZ, Modesto.** Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa. México, 1988. 739 pp.

**SECRETARIA DE MARINA** " Plan Nacional de Contingencia para combatir y controlar derrames de hidrocarburos y otras sustancias - nocivas en el mar." México Secretaría de Marina, Julio 1989 p. 5-11

**SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES** "La contaminación de las aguas marítimas más allá de las fronteras nacionales y el derecho. (los hechos, principios y normas) México SRE 1979

**SEPULVEDA, Cesar,**"Derecho Ambiental," 1986, Edit. Porrúa, pag. 105

**SEIDL-HOHENVELDERN, "L'immunité de jurisdiction et des organisations internationales Droit International",** Paris, Pedone, 1981 p.114

**SHAHEEN, ESBER I,** "Technology of enviromental pollution control", Peinwell Books, Oklahoma, 1992.

**SIQUEIROS, JOSE LUIS,** "La Responsabilidad Civil de Pemex en el caso del pozo Ixtoc I", el Foro, Organo del Colegio de Abogados México, 1979.

**SOBARZO LOIZA, Alejandro.** "Régimen Jurídico del Alta Mar." Ed. Porrúa. México, 1970.

**AGENDA XXI**, Cumbre de la Tierra Río de Janeiro, Brasil. Junio, 1992. 6 págs.

**AGUILAR Alvarez, Humberto Célis.** "El Derecho Internacional como fuente creadora de normas ambientales". **PEMEX-LEX**, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 73-74. Julio-Agosto, 1994. PEMEX. México, 1994. Págs. 59-63.

**ALVARADO Ballerter, Rafael.** "Contaminación de las aguas". en Revista de la Universidad Complutense. Vol. XXV No. 105, septiembre-octubre 1976. Madrid, España

**ANNUAL REPORT, 1994.** International Oil Pollution Compensation Fund. Great Britain, 1994.

**ANNUAL REPORT, 1995.** International Oil Pollution Compensation Fund. Great Britain, 1995. 137 pp.

**ATILO, Francois.** "La contaminación por petróleo durante la Guerra del Golfo Pérsico". Seminario sobre la lucha contra la contaminación por hidrocarburos. CEE, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, del 18 al 28 de mayo de 1992, Gujón, España, 1992.

**ARCINIEGA Luna, Patricia.** "Legislación en materia ambiental". PEMEX-LEX, Rev. Jurídica de Petróleos Mexicanos, PEMEX. México, 1994. Págs. 14-17.

**Avril Osorio Ayllón.** "La responsabilidad de los buques en materia de contaminación marítima." *Tesis de Doctorado en Derecho, Facultad de Derecho, UNAM, 1990, p. 158*

**BALDOVINOS CAMACHO, Xochitl.** "El Nuevo Derecho Ambiental Internacional en el Seno" de las Naciones Unidas (1970-1995). Tesis de Licenciatura, FCPyS/UNAM, México, 1995 p. 60

**BOTELLO, Alfonso V.** "La contaminación marina en las costas mexicanas y su legislación". II Revista regional sobre legislación ambiental. Contaminación por aguas SEDUE. México, 1983. Págs. 77-84.

**BOYLE Alan E.** "Marine pollution under the law of sea Convention" en: International Law . Vol. 79 No. 2, Abril 1985, Washington, D.C. EUA.

**BRACAMONTES, José Roberto.** "Comercio y medio ambiente". Pemex-Lex, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 75-76. Septiembre-Octubre, 1994. PEMEX. México, 1994. Págs 41-47.

**CARRASCO BRETON, Marcela.** "Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (1972)". Mayo-Junio, 1991. PEMEX. México, 1991. págs. 32-39.

**CARRASCO BRETON, Marcela.** Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 ante la guerra del Golfo Pérsico. Tesis de Maestría. Instituto Europeo de Estudios Marítimos. Gijón, España, 1992. 154 pp.

**CIFUENTES VARGAS, Manuel.** "Por la declaración oficial de los derechos ecológicos". Pemex-Lex, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 81-82. Marzo-Abril, 1995. PEMEX. México, 1995. Pág. 17.

**CLAIMS MANUAL, International Oil Pollution Compensation Fund. Great Britain. Second Edition, 1990. 6 pp.**

**CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. Edit. Sissta. México, 1997. 60 pp.**

**CRUZ MIRAMONTES, Rodolfo.** "El hombre frente al deterioro del medio ambiente" en: Natural Resources Journal. Vol. 16 No. 3, Julio 1976. Albuquerque, Nuevo México, EUA.

**CUIDAR LA TIERRA. UICN, PNUMA, WWF, CADESCA. Panamá. 258 pp.**

**DECLARACION DE RIO, Agenda XXI, ONU, SEDESOL, México, pág. 3**

**DESARROLLO Y MEDIO AMBIENTE EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE. UNA VISION EVOLUTIVA. PNUMA. España, 1990. 231 págs.**  
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION. México, 19 de octubre de 1966. págs. 2-5.

**DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION. México, 19 de diciembre de 1966. págs. 2-4.**

**DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Edit. Larousse Planeta. México, 1994. 727 pp.**

**DICCIONARIO OCEANO DE LA LENGUA ESPAÑOLA Edit. Océano. España, 1994. 762 pp.**

DOCUMENTO OPRC CONF25. OMI, 29 de abril de 1990.

**DORANTES HEREDIA, Claudia Angélica.** Contaminación del mar por hidrocarburos Tesis profesional. UNAM-FCPyS. México, 1986. 91 pp.

**EL HERALDO** "Tragedia en las costas de Francia" 16, marzo 1978, 18, marzo 1978, 19 de marzo de 1978 p.9 A

"Exxon Valdez Civil Trial Opens; Plaintiffs Seek Punitive Damages". Oil Spill Intelligence Report Vol. XVII No. 17, EUA. 5-mayo-1994. p. 1-2

"Final Els for Exxon Valdez Oil Spill Restoration Plan". Oil Pollution Act of 1990 update. No. 35 EUA 15 DE OCTUBRE- 1994. p. 4

"First Phase of Exxon Valdez Trial Ends". Oil Spill Intelligence Report. Vol. XVII No.21, EUA. 9-Junio- 1994. p. 1-2

**J.J. GARCIA ARCOS,** "La Cooperación científica y Técnica marítima en las Naciones Unidas", FCPyS, 70 -72 TESIS

**GARZA, Xavier Antonio,** de la. "Convenio de Basilea. Sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, 1989". PEMEX-LEX. Revista jurídica de Petróleos Mexicanos Núms. 45-46. Marzo-Abril, 1992. PEMEX. México, 1992. Págs. 38-41.

**GOMEZ-ROBLEDO VERDUSCO, Alonso.** El Nuevo Derecho del Mar. Ed. Miguel Porrúa Librero. México, 1985. 238 pp.

**GOMEZ-ROBLEDO VERDUSCO, Alonso.** "Consideraciones sobre la responsabilidad internacional del Estado sin hecho ilícito y la contaminación marina". Temas selectos de Derecho Internacional. UNAM. México, 1994. Págs. 167-178.

**GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo A.** Manual de Derecho de la Navegación. Ed. De Palma. Buenos Aires, 1964. 803 pp.

**HUNTER, David.** "Panorama de los reglamentos ambientales internacionales sobre contaminación en el mar". PEMEX-LEX, Revisto juridico de Petróleos Mexicanos. Núms. 29-30. Noviembre-Diciembre, 1990. PEMEX. México, 1990. Págs. 20-25.

"Informe de los trabajos realizados para el control del pozo Ixtoc-I, el combate del derrame de petróleo y determinación de sus efectos sobre el ambiente marino". PEMEX. México. 135 pp.

**INTERNATIONAL CONFERENCE ON MARINE POLLUTION; Inter-Governmental Maritime Consultative Organization; México; Sría. Pesca; 200pp.**

**INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND. IOPC Fund. Londres, 1987. 40 pp.**

**IOPC FUND STATISTICS. International Oil Pollution Compensation Fund. Great Britain, October 20, 1995. 22 pp.**

**Jury Paves way for Punitive Damages in Exxon Valdez Civil Trial". Oil Spill Intelligence Report. Vol. XVII No. 22, EUA. 16-Junio-1994. p.1**

**LEFEBRE, Antonio; Manuale di Diritto della Navigazione; Milán, Dott. A. Giuffré Editore, 1969.**

**LEGISLACION AMBIENTAL MEXICANA: Legislación General. Serie de Legislación Ambiental No. 3. PNUMA. México, 1994. 398 pp.**

**"LEY DE NAVEGACION". Diario Oficial de la Federación. México, 4 de enero de 1994. Pág. 32.**

**LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLOGICO Y LA PROTECCION DEL AMBIENTE Sría. Gobernación. México, 1988.**

**"LEY DE PUERTOS". Diario Oficial de la Federación. 19 de julio de 1993. Pág. 36.**

**LOPEZ, Alberto David. "Antecedentes y comentarios del accidente del pozo Ixtoc-I y de los juicios derivados del mismo en los Estados Unidos de América en contra de Petróleos Mexicanos". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 31-32. Enero-Febrero. 1991. PEMEX. México, 1991. Págs. 21-24.**

**MARCIN MEDINA, Francisco Javier. "Daños causados a instalaciones marítimas de Petróleos Mexicanos por buques-tanque extranjeros, enfoque jurídico". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 23-24. Mayo-Junio, 1990. PEMEX. México, 1990. Págs 32-36.**

**MEDINA MORA, Raúl. "El artículo 133 constitucional y la relación entre el Derecho interno y los tratados internacionales". PEMEX LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos Núms. 75-77. Septiembre- Octubre, 1994. PEMEX. México, 1994. Págs. 7-21.**

**MENDOZA MARTINEZ, Emma.** Algunas consideraciones internacionales sobre los asuntos ecológicos. **Tesis profesional. UNAM-FCPyS. México, 1993. 243 pp.**

**MERCADO FLORES, Joaquín.** "Medio Ambiente". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos Núms. 69-70. Marzo-Abril, 1994. PEMEX. México, Págs. 5-12.

**MERCADO FLORES, Joaquín.** "Se debe legislar sobre el derecho del mar". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos Núms. 79-80. Enero-Febrero, 1995. PEMEX. México, 1995. Págs. 42-44.

**MEXICO: RELACION DE TRATADOS EN VIGOR.** Secretaría de Relaciones Exteriores. México, 1996. 479 pp.

**MORENO TREVIÑO, Luis F.** "Precedentes judiciales obtenidos por Petróleos Mexicanos en materia de inmunidad soberana, el caso del Pozo Ixtoc I". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 23-24. Mayo-Junio, 1990. PEMEX. México, 1990. Págs. 49-51.

**MUÑOZ MORENO, Leda Nalleli.** "Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques. MARPOL 73/78". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 45-46. Marzo-Abril, 1992. PEMEX. México, 1992. Págs. 35-37.

**NUESTRA PROPIA AGENDA SOBRE DESARROLLO Y MEDIO AMBIENTE.** México, 1991. BID, FCE, PNUMA. 102 pp.

**OGAWA, Naohary.** "Contaminación marina por hidrocarburos". Actividades de la Secretaría de Marina en la investigación oceanográfica. Sría. Marina. México, 1979. Págs. 13-21.

OMI Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de los Buques, 1973. OMI. Londres, S:F.

**Opening Arguments Begin in Exxon Valdez Civil Trial "Oil Spill Intelligence Report, Vol. XVII No. 18. EUA 12-mayo- 1994 p.1**

**ORTIZ REYES, Gabriel.** "Petróleos Mexicanos ante el daño ecológico". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos Núms. 13-14. Julio-Agosto, 1989. PEMEX. México, 1989. Págs. 5-23.

**OSORIO AYLON, Avril.** La responsabilidad de los buques en materia de contaminación marítima. **Tesis de Doctorado. UNAM-Facultad de Derecho. México, 1996. 348 pp.**

**PARRA TOLEDO, Araceli.** "Información para la formación de una conciencia ecológica". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 89-90. Noviembre-Diciembre, 1995. México, 1995. Págs. 4-11.

PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 39-40. Septiembre-October, 1991. PEMEX. México, 1991. 56 pp.

PLAN NACIONAL DE CONTIGENCIA PARA COMBATIR Y CONTROLAR DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS EN EL MAR. Sría. Pesca. México, 1989. 82 pp.

"PROGRAMA DEL MEDIO AMBIENTE 1995-2000". Diario Oficial de la Federación. SEMARNAP. México, 3 de abril de 1996. 172 pp.

"REGISTRO DE TRATADOS Y OTROS ACUERDOS INTERNACIONALES RELATIVOS AL MEDIO AMBIENTE, 1993". PNUMA. Nairobi, Kenya, 1993.

**RUIVO, Mario (coop).** "Marine Pollution and Sea Life". Inglaterra. F.A.O. 700 pp.

**SAAD, Patricia.** "Aprovechar sus recursos, un derecho soberano de cada país". Excelsior. Sección A. México, 15 de junio de 1992. Pág. 1.

**SALGADO Y SALGADO, José Eusebio.** "El arbitraje marítimo y las organizaciones internacionales". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 9-10. Marzo-Abril, 1989. PEMEX. México, 1989. Págs. 20-34.

**SALGADO Y SALGADO, José Eusebio.** "La legislación marítima mexicana". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 7-8. Enero-Febrero, 1989. PEMEX México, 1989. Págs. 5-14.

**SALGADO Y SALGADO, José Eusebio.** "La labor de la Organización Marítima Internacional en favor de la protección y preservación del medio marino". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 13-14. Julio-Agosto, 1989. PEMEX. México, 1989. Págs. 24-30.

**SALGADO Y SALGADO, José Eusebio.** "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la protección y preservación del medio marino". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 29-30. Noviembre-Diciembre, 1990. PEMEX. México, 1990. Págs. 39-44.



**SALGADO Y SALGADO, José Eusebio.** "Ley de contaminación por petróleo de los Estados Unidos, 1990". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 31-32. Enero-Febrero, 1991. PEMEX. México, 1991. Págs. 27-31.

**SALGADO Y SALGADO, José Eusebio.** "El nuevo concepto del buque". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos. Núms. 79-80. Enero-Febrero, 1995. PEMEX. México, 1995. Págs. 27-41.

**SALGADO Y SALGADO, José Eusebio.** "La interpretación, publicación e implementación de los tratados". PEMEX-LEX, Revista jurídica de Petróleos Mexicanos Núms. 89-90. Noviembre-Diciembre, 1995. PEMEX. México, 1995. Págs. 61-70.

**SEARA VAZQUEZ, Modesto.** Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa. México, 1988. 739 pp.

**SEPULVEDA, César;** Derecho Internacional; México, 1985; Ed. Porrúa; 713 pp.

"SITUACION ACTUAL DEL DERECHO INTERNACIONAL AMBIENTAL EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE". Serie de documentos sobre Derecho Ambiental No.2 *OPUMA*. México, 1970.

**SOBARZO LOAIZA, Alejandro.** Régimen Jurídico del Alta Mar. Ed. Porrúa. México, 1970.

**SWEENEY, Joseph C.** "Oil pollution of the oceans" en : *Fordham Law Review*, No.2 diciembre 1968. New York, EUA.

**SZEKELY, Alberto.** "El medio ambiente: derecho internacional". en: Revista de la facultad de Derecho Tomo XXVI No. 103-104, julio-diciembre 1976, UNAM, MEXICO. P. 325-339-

**SZEKELY, Francisco., et. al.** El Medio Ambiente en México y América Latina Ed. Nueva Imagen. México. 159 pp.

THE UNITED NATIONS AND THE IRAQ-KUWAIT CONFLICT, 1990-1996. United Nations. New York, 1996. 884 pp.

The Valdez Spill International Petroleum Encyclopedi. Oklahoma, USA, by The Petroleum Publishing Co. 1990. p. 32- 40

**VARELA BARRAZA, Hilda.** "Nuevos temas de investigación en relaciones internacionales: la ecología". Revista Relaciones internacionales. No. 55. Julio-Septiembre de 1992. UNAM-FCPyS. México, 1992. Págs. 31-41.

**VARGAS SILVA, Jorge;** La Contaminación de las aguas marítimas más allá de las fronteras nacionales y el Derecho; **México, 1979; Sría. PESCA; 99 pp.**

**VELAZQUEZ ELIZARRARAS, Juan C., et. al.** Temas Selectos del Nuevo Derecho Internacional. Ed. UNAM. **México, 1994. 104 pp.**

**VELAZQUEZ ELIZARRARAS, Juan Carlos.** "La Organización Internacional como Subdisciplina Subsistema y Paradigma de las Relaciones Internacionales". **Revista Relaciones Internacionales México, UNAM, FCPS, PP. 1-42**

**VELAZQUEZ ELIZARRARAS, Juan Carlos.** Plítica y Régimen Jurídico de las Areas Naturales Protegidas. México, Instituto de Ecología, SEP-UNAM, 1993, 207 PP.

YEAR BOOK OF THE UNITED NATIONS, 1991. Volumen 45. United Nations. New York, 1991. 1124 pp.

**A N E X O I**  
**DIA MARITIMO MUNDIAL**

**DIA MARITIMO MUNDIAL**

El día Marítimo Mundial se celebra a finales de septiembre (la fecha exacta la deciden los distintos Estados Miembros) y permite centrar la atención en algún aspecto determinado de la labor de la OMI. Se ha venido celebrando bajo los siguientes lemas:

1978.-Seguridad, bienestar y formación de la gente de mar

1979.-Una navegación más segura y un mar más limpio

1980.-Formación marinera en aras de una navegación más segura y un mar más limpio

1981.-Aplicación universal y efectiva de las normas técnicas de la OMI en pro de una navegación más segura y un mar más limpio

1982.-Cooperación mundial para prevenir y contener la contaminación del mar ocasionada por los buques

1983.-Telecomunicaciones marítimas para la seguridad, la eficiencia y el bienestar de la gente de mar

1984.-Cooperación universal para la formación del personal marítimo

1985.-Búsqueda y salvamento en el mar

1986.-Cooperación universal para la seguridad en el mar y la protección del medio marino

1987.-Legislación marítima para una navegación más segura y un mar más limpio

1988.-Gestión naviera en pro de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación

1989.-OMI: Los treinta primeros años

1990.-Mares más limpios: papel de la OMI en la década de los noventas

1991.-Seguridad de pasajeros y tripulantes a bordo de los buques

1992.-Medio marino y desarrollo: la función de la OMI

1993.-Implantación de las normas de la OMI: clave del éxito

**ANEXO II  
MIEMBROS DE LA OMI  
HASTA 1995**

**ESTADOS MIEMBROS DE LA OMI****AÑO DE ADHESION**

Alemania	1959
Albania	1993
Angola	1977
Antigua y Barbuda	1986
Arabia Saudita	1969
Argelia	1963
Argentina	1953
Australia	1952
Austria	1975
Azerbaiyán	1995
Bahamas	1976
Bahrein	1976
Bangladesh	1970
Barbados	1976
Bélgica	1951
Belice	1990
Benin	1980
Bolivia	1987
Bosnia y Herzegovina	1993
Brasil	1963
Brunei Darassulam	1984
Bulgaria	1960
Cabo Verde	1976
Camboya	1961
Camerún	1961
Canadá	1948
Colombia	1974
Congo	1975
Costa Rica	1981
Costa de Marfil	1960
Cuba	1966
Chile	1972
China	1973
Chipre	1973
Croacia	1992
Dinamarca	1959
Djibouti	1979
Dominicana	1979
Ecuador	1956

<b>Egipto</b>	<b>1958</b>
<b>El Salvador</b>	<b>1981</b>
<b>Emiratos Arabes Unidos</b>	<b>1980</b>
<b>Eritrea</b>	<b>1993</b>
<b>Eslovaquia</b>	<b>1993</b>
<b>Eslovenia</b>	<b>1993</b>
<b>España</b>	<b>1962</b>
<b>Estados Unidos de América</b>	<b>1950</b>
<b>Estonia</b>	<b>1992</b>
<b>Etiopía</b>	<b>1975</b>
<b>Federación Rusia</b>	<b>1958</b>
<b>Fiji</b>	<b>1983</b>
<b>Filipinas</b>	<b>1964</b>
<b>Finlandia</b>	<b>1959</b>
<b>Francia</b>	<b>1952</b>
<b>Gabón</b>	<b>1976</b>
<b>Gambia</b>	<b>1979</b>
<b>Georgia</b>	<b>1993</b>
<b>Ghana</b>	<b>1959</b>
<b>Grecia</b>	<b>1958</b>
<b>Guatemala</b>	<b>1983</b>
<b>Guinea</b>	<b>1975</b>
<b>Guinea-Bissau</b>	<b>1977</b>
<b>Guinea Ecuatorial</b>	<b>1972</b>
<b>Guyana</b>	<b>1980</b>
<b>Haití</b>	<b>1953</b>
<b>Honduras</b>	<b>1954</b>
<b>Hungría</b>	<b>1970</b>
<b>India</b>	<b>1959</b>
<b>Indonesia</b>	<b>1961</b>
<b>Irán (República Islámica de)</b>	<b>1958</b>
<b>Iraq</b>	<b>1973</b>
<b>Irlanda</b>	<b>1951</b>
<b>Islandia</b>	<b>1960</b>
<b>Islas Salomón</b>	<b>1988</b>
<b>Israel</b>	<b>1952</b>
<b>Italia</b>	<b>1957</b>
<b>Jamahiriya Arabe Libia</b>	<b>1970</b>
<b>Jamaica</b>	<b>1976</b>
<b>Japón</b>	<b>1958</b>
<b>Jordania</b>	<b>1973</b>
<b>Kasajastán</b>	<b>1994</b>
<b>Kenya</b>	<b>1973</b>
<b>Kuwait</b>	<b>1960</b>
<b>Latvia</b>	<b>1993</b>
<b>Líbano</b>	<b>1966</b>

Liberia	1959
Lituania	1995
Luxemburgo	1991
Madagascar	1961
Malasia	1971
Malawi	1988
Maldivas	1967
Malta	1966
Marruecos	1962
Mauricio	1978
Mauritania	1961
México	1954
Mónaco	1989
Mongolia	1996
Mozambique	1979
Myanmar	1951
Namibia	1994
Nepal	1979
Nicaragua	1982
Nigeria	1962
Noruega	1958
Nueva Zelandia	1960
Omán	1974
Países Bajos	1949
Pakistán	1958
Panamá	1958
Papúa Nueva Guinea	1976
Paraguay	1993
Perú	1968
Poľonia	1960
Portugal	1976
Qatar	1977
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda Norte	1949
República Arabe Siria	1963
República Checa	1993
República de Corea	1962
República Democrática del Congo <sup>(1)</sup>	1973
República Dominicana	1953
República Popular Democrática de Corea	1986
República Unida de Tanzania	1974
la ex-República Yugoslava de Macedonia	1993
Rumania	1965
Samoa	1966
Santa Lucía	1980
Santo Tomé y Príncipe	1990
San Vicente y las Granadinas	1981

Senegal	1960
Seychelles	1978
Sierra Leona	1973
Singapur	1966
Somalia	1978
Sudáfrica	1995
Sri Lanka	1972
Sudán	1974
Suecia	1959
Suiza	1955
Suriname	1976
Tailandia	1973
Togo	1983
Trinidad Tobago	1965
Túnez	1963
Turkemenistán	1993
Turkía	1958
Federación de Rusia	1958
Ucrania	1994
Uruguay	1968
Vanuatu	1986
Venezuela	1975
Viet Nam	1984
Yemen	1979
Yugoslavia	1960

---

**Miembros Asociados**

---

Hong Kong, China	1967
Macao	1990

---

1. Anteriormente llamada Zaire

## ANEXO III

## Organizaciones No Gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI

<b>ACOPS</b>	<b>Comité asesor de asuntos de la contaminación del Mar</b> 11 Darmouth Street. Londres SW1H9NN Reino unido
<b>AIDE</b>	<b>Asociación Internacional de Liquidadores Europeos de Averías Gruesas</b> Mechelsesteenweg 203 bus 6 2018 Amberes Bélgica
<b>AWES</b>	<b>Asociación de Constructores Navales de la Europa Occidental</b> An Der Alser I D-2000 Hamburgo Alemania
<b>BIMCO</b>	<b>Consejo Marítimo Internacional y del Báltico</b> Bagsvaerdvej 161 2880 Bagsvaerd Dinamarca
<b>BIPAR</b>	<b>Asociación Internacional de Procuotres de Seguros y Reaseguros c/o</b> c/o Biba House 14 Bevis Marks Londres EC3A7NT Reino Unido
<b>CEFIC</b>	<b>Consejo Europeo de Federaciones de Fabricantes de Productos Químicos</b> Ave. E. Van Nieuwenhuysen 4, Box 1 B-1160 Bruselas Bélgica
<b>CIRM</b>	<b>Comite Internacional Radiomarino</b> Southbank House Black Prince Road Londres SE1 7SJE
<b>ECOR</b>	<b>Secretario Ejecutivo</b> <b>Comité de Ingeniería de Recursos Oceánicos</b> Memorial University of Newfoundland Faculty of Engineering and Applied Science Newfoundland A1B 3X5 Canadá
<b>EFMA</b>	<b>Asociación de Fabricantes Europeos de Fertilizantes</b> Avenue E. Van Nieuwenhuysen 4, Bte. 7 B-1160 Bruselas



<b>FORO EyP</b>	<b>Foro Internacional de Exploración y Producción de la Industria Petrolera 25-28 Old Burlington Street Londres W1X 1LB Reino Unido</b>
<b>ETA</b>	<b>Asociación Europea de Propietarios de Remolcadores 135 Rotherhithe Street Londres SE16 4NF</b>
<b>EUROMOT</b>	<b>Asociación de Fabricantes Europeos de Motores de Combustión Interna Lyoner Strasse 18 D600 Frankfurt/Main 71 (Niederrand) Alemania</b>
<b>FOEI</b>	<b>Amigos de la Tierra Internacional Heemraadssingel 193 3023 CB Rotterdam Países Bajos</b>
<b>GREENPACE</b>	<b>Greenpace Internacional División Política Keizergracht 176 NL-1016 DW Amsterdam Países Bajos</b>
<b>HMAC</b>	<b>Consejo Asesor en Transporte de Materiales Potencialmente Peligrosos 1110 Vermont Avenue NW Suite 250 Washintong DC20005 Estados Unidos</b>
<b>IACS</b>	<b>Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación Representate permanente ante OMI 5 Old Queen Street Reino Unido</b>
<b>IADC</b>	<b>Asociación Internacional de Sondeadores P.O. Box 42 87 Houston Texas EE.UU.</b>
<b>IAIN</b>	<b>Asociación Internacional de los Institutos de Navegación 1 Kensinton Gore Londres SW7 2AT Reino Unido</b>
<b>AIISM</b>	<b>Asociación Internacional de Señalización Marítima 20ter rue Schnapper F-78100 Saint German-en-Laye</b>

**Francia**

- IAPH**      **Asociación Internacional de Puertos**  
**Kotohira-Kaikan Building**  
**2-8 Toranomon 1-Chome, Minato-ku**  
**J105 Tokio**  
**Japón**
- IBA**      **Asociación Internacional de Abogados**  
**Officer of the Executive Director**  
**c/o Jonathan Lux Ince & Co**  
**Knollys House**  
**11 Byward Street,**  
**Londres EC2V 5En**  
**Reino Unido**
- ICC**      **Cámara de Comercio Internacional**  
**38 Cours Albert 1°**  
**F-75008 París**  
**Francia**
- CILC**      **Concilio Internacional de Líneas de Cruceros**  
**1211 Connecticut Avenue N.W. Suite 800**  
**Washington D.C. 20036**  
**Estados Unidos**
- CIOSL**      **Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres**  
**Dirigir correspondencia a:**  
**International Transport Workers Federation (ITF)**  
**133-135 Great Suffolk Street**  
**Londres SE1 1PD**  
**Reino Unido**
- ICHCA**      **Asociación Internacional para la Coordinación de la Manipulación de la**  
**Carga 4.15 Bondway Business Centre**  
**71 Bondway**  
**Londres SW8 1SH**
- ICOMIA**      **Consejo Internacional de Asociaciones de las Industrias Náuticas**  
**Meadlake Place**  
**Thorpe Lea road**  
**Egham**
- ICS**      **Cámara Internacional de la Navegación**  
**Carthusian Court**  
**12 Carthusian St.**  
**London EC1M 6EB**  
**Reino Unido**
- CEI**      **Comisión Electrónica Internacional**  
**1 rue de Varembe, P.O. Box 131**  
**CH-1211 Ginebra 20**  
**Suiza**

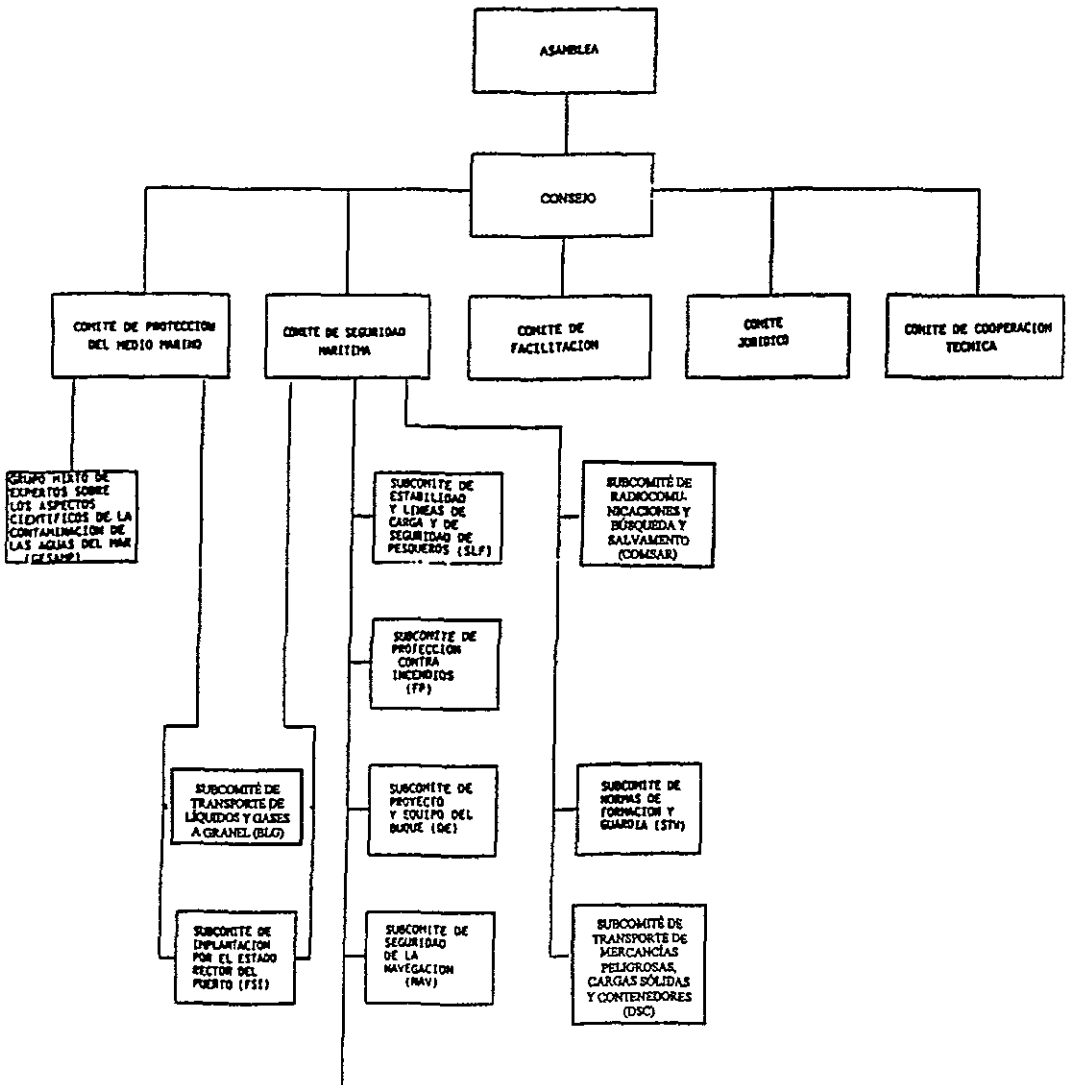
- IFA** Asociación Internacional de la Industria de los Fertilizantes  
28 rue Marbeuf  
F-75008 París  
Francia
- IFSMA** Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque  
202 Lambeth Road  
Londres SE1 7JY  
P.O. BOX 605  
Bedford  
Nueva York 10506
- IIDM** Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo  
Calle Prat 827, piso 12  
Casilla 75  
Valparaíso  
Chile
- ILA** Asociación de Derecho Internacional  
Charles Clore House  
17 Russell Square  
Londres WC1B  
Reino Unido
- ILAMA** Asociación Internacional de Fabricantes de Dispositivos de Salvamento  
P.O. BOX 952  
Shoreham  
West Sussex BN43 6AP  
Reino Unido
- ILF** Federación Internacional de Salvamento de Náufragos  
c/o Royal National Lifeboat Institute  
West Quay Road  
Poole  
Dorset BH15 1HZ
- IMC/CMI** Comité Marítimo Internacional  
Mechelsesteenweg 203, Bus 6  
B-2018 Antwerp  
Bélgica
- IME** Instituto de Ingenieros Navales  
The Memorial Building  
76 Mark Lane  
Londres EC3R 7JN
- AIPM** Asociación Internacional de Profesores de Estudios Marinos  
c/o Universidad Marina Mundial  
P.O. Box 500  
S-20124 Malmö  
Suecia

<b>IMPA</b>	<b>Asociación Internacional de Pilotos Marinos</b> <b>H.Q.S. Wellington</b> <b>Temple Stairs</b> <b>Victoria Embankment</b> <b>Londres WC2R 2PN</b>
<b>IMTA</b>	<b>Asociación Internacional de Tránsito Marítimo</b> <b>The Harbour Consultancy Institute</b> <b>34 Otis Hill Road</b> <b>Hingham, MA 02043</b> <b>EE.UU.</b>
<b>INTERCARGO</b>	<b>Asociación Internacional de Armadores de Buques de</b> <b>Carga Seca</b> <b>17 Bell Court House</b> <b>11-12 Blomfield Street</b> <b>Reino Unido</b>
<b>INTERTANKO</b>	<b>Asociación Internacional de Propietarios Independientes</b> <b>de Buques Tanque</b> <b>Gange-Rolvsgate 3</b> <b>N-0273, Oslo 2</b> <b>Noruega</b>
<b>IOI</b>	<b>Instituto Oceánico Internacional</b> <b>P.O. Box 524</b> <b>La Valetta</b> <b>Malta</b>
<b>IPECA</b>	<b>Asociación Internacional de la Industria Petrolera para la</b> <b>Conservación del Medio Ambiente</b> <b>2and Floor</b> <b>Mondmouth House 87-93 Westbourne Grove</b> <b>Londres W2 4UL</b>
<b>IRU</b>	<b>Unión Internacional de Transporte por Carretera</b> <b>Centre Internacional</b> <b>BP44</b> <b>1211 Ginebra 20</b> <b>Suiza</b>
<b>ISA</b>	<b>Asociación Islámica de Propietarios de Buques</b> <b>P.O. Box 14900</b> <b>Jeddah 21434</b>
<b>ISF</b>	<b>Federación Naviera Internacional</b> <b>Carthusian Court</b> <b>12 Carthusian Court</b> <b>Londres EC1M 6EB</b> <b>Reino Unido</b>
<b>ISMA</b>	<b>Asociación Internacional de Gestores Navales</b> <b>Carthusian Court</b> <b>12 Carthusian Street</b>

- ISO** **Organización Internacional de Normalización**  
**1 rue de Varambé**  
**P.O. Box 56**  
**Ch-1211 Ginebra 20**
- ISSA** **Asociación Internacional de Proveedores de Buques**  
**235 The Broadway**  
**Wimblendon**  
**Londres SW19 1SD**  
**Reino Unido**
- ISU** **Unión Internacional de Salvadores**  
**Zalmstraat 1**  
**Países Bajos**
- ITOPF** **Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques**  
**Tanque**  
**Stonehouse Court**  
**87-90 Houndsdich**  
**Londres EC3A 7AX**  
**Reino Unido**
- IUCN** **Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos**  
**CH-1196 Gland**  
**Suiza**
- IUMI** **Unión Internacional de Seguros Marítimos**  
**Löwenstrasse 19**  
**P.O. Box 6333**  
**CH-8023 Zurich**  
**Suiza**
- ALAMAR** **Asociación Latinoamericana de Armadores**  
**Río Negro 1394 Of. 502**  
**Montevideo**  
**Uruguay**
- OCIMF** **Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras**  
**15<sup>o</sup> floor**  
**94/98 Victoria Street**  
**Londres SW1E 5JW**  
**Reino Unido**
- AIPCN** **Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación**  
**Residence Palace**  
**155 rue de la Loi**  
**B-1040 Bruselas**  
**Bélgica**

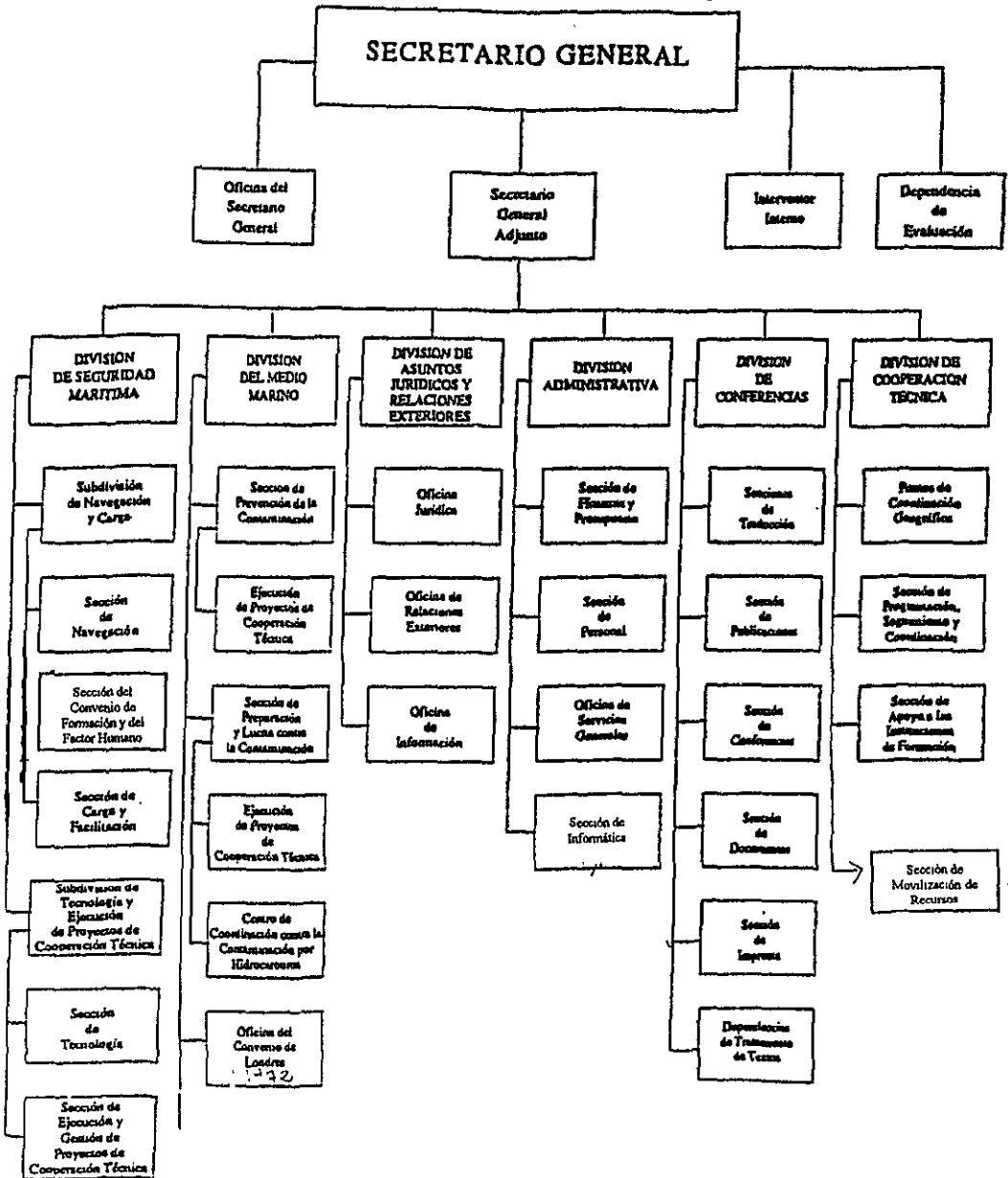
- PEI** **Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización**  
**78 Fenchurch Street**  
**Londres EC3M 4BT**  
**Reino Unido**
- SIGTO** **Asociación Internacional de Operadores de Buques y Terminales**  
**Gaseros**  
**17 St. Helen's Place**  
**Londres EC3A6DE**  
**Reino Unido**
- WWF** **Fondo Mundial para la Naturaleza**  
**Conservación Policy División**  
**Avenue du Mont Blanc**  
**CH-1196 Gland**  
**Suiza.**

**ANEXO IV  
ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL  
ORGANIGRAMA**



**ANEXO V**  
**ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL**

**Estructura de la Secretaría General de la OMI**





**ANEXO VI**

**CONVENCIONES Y OTROS ACUERDOS INTERNACIONALES PARA EL CONTROL DE LA  
CONTAMINACION MARINA**

**Convenciones y otros Acuerdos Internacionales para el control de la Contaminación Marina**

<b>Convenciones, Tratados y otros instrumentos</b>	<b>Contaminantes</b>	<b>Organismos Responsable</b>	<b>Fecha de firma y participación</b>
<b><u>CONTAMINACION EN GENERAL</u></b>			
Convención sobre el mar Territorial y la zona Contigua, 1958	Varios	Naciones Unidas	Firmada y Ratificada en 1964
Convención sobre la Alta Mar, 1958	petróleo, desechos proveniente de la explotación y explotación del suelo y subsuelo del mar y desechos radiactivos.	Naciones Unidas	Firmada y Ratificada en 1962
Convención sobre la Plataforma continental, 1958	cualquier agente dañino a la ecología marina	Naciones Unidas	Firmada y Ratificada en 1964
Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos en alta Mar. 1958	todas las sustancias nocivas.	Naciones Unidas	Firmada y entró en vigor en 1966
Convención para la Prohibición de la producción desarrollo, almacenamiento de armas biológicas y tóxicas y su destrucción 1972.	Peligros biológicos y otras sustancias tóxicas	Naciones Unidas	Firmada en 1972 pero no ha entrado en vigor

**Convenciones y otros Acuerdos Internacionales para el  
control de la Contaminación Marina**

<b>Convenciones, Tratados y otros instrumentos</b>	<b>Contaminantes</b>	<b>Organismos Responsable</b>	<b>Hasta abril de 1997</b>
<b><u>CONTAMINACION EN GENERAL</u></b>			
Convención sobre el mar Territorial y la zona Contigua, 1958	Varios	Naciones Unidas	Firmada y Ratificada en 1964
Convención sobre la Alta Mar, 1958	petróleo, desechos proveniente de la ex- ploración y explotación del suelo y subsuelo del mar y desechos radiacti- vos.	Naciones Unidas	Firmada y Ratificada en 1962
Convención sobre la Plata- forma continental, 1958	cualquier agente dañino a la ecología marina	Naciones Unidas	Firmada y Ratificada en 1964
Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos en alta Mar, 1958	todas las sustancias nocivas.	Naciones Unidas	Firmada y entró en vigor en 1966
Convención para la Prohi- bición de la producción desarrollo, almacena miento de armas biológi- cas y tóxicas y su destru- cción 1972.	Peligros biológicos y otras sustancias tóxicas	Naciones Unidas	Firmada en 1972 pero no ha entrado en vigor

Convenciones, Tratados y otros instrumentos	Contaminantes	Organismos Responsable	Hasta abril de 1977
Convención Internacional para la prevención de la contaminación del mar por petróleo, 1954	Petróleo	Reino Unido hasta el establecimiento de OCMI, (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental)	Ratificada. Entró en vigor en 1958
Enmiendas a la Convención Internacional para la prevención de la Contaminación del Mar por Petróleo, 1962	Petróleo	OCMI	Ratificada, entró en vigor en 1967
Enmiendas a la Convención Internacional para la prevención de la contaminación Internacional para la prevención de la contaminación del mar por petróleo, 1969	Petróleo	OCMI	Firmada el 20 de enero de 1968, pero no ha entrado en vigor.
Enmiendas a la Convención Internacional para prevención del Mar, por petróleo, 1971	Petróleo	OCMI	Firmado pero no ha entrado en vigor.
Convención Internacional relativa a la Intervención en Alta Mar, en casos de contaminación por petróleo casuales, 1969.	Petróleo	OCMI	Ratificada. Entró en vigor en 1975.

Convenciones, Tratados Protocolos, reglamentos	Contaminantes	Organismos Responsable	A la fecha de abril de 1977
Protocolo relativo a la intervención en Alta Mar en caso de contaminación Marina por otras sustancias del petróleo.	Otras sustancias del petróleo	Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)	Adoptado en noviembre de 1973. Y abierto para su firma en enero de 1974; no ha entrado en vigor.
Convención sobre Protección del Medio Ambiente Marino del Mar Báltico 1974	Todas las fuentes	Gobierno de Noruega	Adoptada en 1974, pero no ha entrado en vigor.
Convención para prevenir la Contaminación Marina proveniente de las fuentes establecidas en tierra.	Desechos provenientes de las fuentes establecidas en la tierra.	Gobierno de Francia	Firmada pero no ha entrado en vigor
Convención para la protección del Medio Ambiente entre Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia.	Sustancias nocivas al medio ambiente	Gobierno de Suecia	Firmada pero no ha entrado en vigor.
Convención para la protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, 1976.	Todas las fuentes	Naciones Unidas, Protección del Medio Ambiente.	Firmada pero no ha entrado en vigor.

Convenciones, Tratados y otros instrumentos	Contaminantes	Organismos Responsable	Hasta abril de 1977
Convención Internacional, para la prevención de la contaminación del mar por petróleo, 1954.	Petróleo	Reino Unido hasta el establecimiento del OCMI, (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental)	Ratificada. Entró en vigor en 1958
Enmiendas a la Convención Internacional para la prevención de la contaminación del Mar por Petróleo, 1962.	Petróleo	OCMI	Ratificada, entró en vigor en 1967
Enmiendas a la Convención Internacional para la prevención de la contaminación del mar por petróleo, 1969.	Petróleo	OCMI	Firmada el 20 de enero de 1968, pero no ha entrado en vigor.
Enmiendas a la Convención Internacional para prevención del Mar, por petróleo, 1971	Petróleo	OCMI	Firmado pero no ha entrado en vigor.
Convención Internacional relativa a la Intervención en Alta Mar, en casos de contaminación por Petróleo casuales, 1969.	Petróleo	OCMI	Ratificada. Entró en vigor en 1975.

Convención Internacional so- Responsabilidad Civil por daños ocasionados por la Contaminación de Petróleo, 1969	Petróleo	OCMI	Firmada pero no ha entrado en vigor.
---	----------	------	---

Convenciones, Tratados y otros instrumentos	Contaminantes	Organismos Responsable	Hasta abril de 1977
--	---------------	---------------------------	---------------------

Convención Internacional sobre el establecimiento de una reducción Internacional para la compensación de los daños por la contaminación de Petróleo, 1971.	Petróleo	OCMI	Firmada pero no ha entrado en vigor
---	----------	------	--

Convención Internacional para la prevención de la contaminación desde buques, 1972.	Petróleo y otras substancias	OCMI	No ha entrado en vigor
--	------------------------------------	------	------------------------

Acuerdos relativos a la coo- peración de tratar la conta- minación del Mar del Norte por petróleo, 1969.	Petróleo	Gobierno de Dinamarca	En vigor desde 1971.
---	----------	--------------------------	----------------------

Convención sobre Respon- sabilidad Civil por daños ocasionados por la conta- minación por petróleo de las operaciones costeras. 1975.	Petróleo	Gobierno del Reino Unido	En vigor en 1975.
---	----------	-----------------------------	-------------------

NOMBRE CONVENIO	FECHA DE APROBACION	LUGAR DE APROBACION	ENTRADA ENMIENDAS EN VIGOR	ENTRADA VIGOR
Convenio para la Prevención de la Contaminación Marina Procedente de Fuentes Terrestres.	4.6.1974	París Francia	6.5.1978 26.3.1990	1.9.1989
Protocolo sobre Cooperación para combatir en Situaciones de Emergencia la Contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras Sustancias Perjudiciales.	16.2.1976	Barcelona, España	12.2.1978	
Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños de Contaminación por Hidrocarburos resultantes de la Exploración y Explotación de los Recursos Minerales de los Fondos Marinos.	1.5.1977	Londres, Reino Unido	Todavía no ha entrado en vigor.	
Convenio Regional de Kuwait sobre Cooperación para la Protección de Medio Marino contra la Contaminación.	23.4.1978	Kuwait, Kuwait	30.6.1979	
Protocolo Relativo a la Cooperación Regional para Combatir en Situaciones de	24.4.1978	Kuwait, Kuwait	1.7.1979	



Emergencia la Contaminación causada por hidrocarburos y otras Sustancias Perjudiciales.

Acuerdo sobre la Cooperación Regional para el Combate contra la Contaminación del Pacífico Sudoeste por Hidrocarburos y otras sustancias Nocivas en casos de Emergencia.

12.11.1981

Lima, Perú

14.7.1986

Protocolo Complementario del Acuerdo sobre la Cooperación Regional para el Combate en Situaciones de Emergencia la Contaminación causada por hidrocarburos y otras Sustancias Perjudiciales.

14.2.1982

Jeddah,  
(Arabia Saudita)

20.8.1985

Convención de las Naciones Unidas sobre

10.12.1982

Montego Bay  
(Jamaica)

1.11.1994

Protocolo de Cooperación para combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe.

24.3.1983

Cartagena de  
Indias, Colombia

11.10.1986

Acuerdo para la Cooperación en la lucha contra la Contaminación del Mar del Norte por Hidrocarburos y

13.9.1983

Bonn, Alemania

1.9.1989

otras Sustancias Perjudicia-  
les

---

*Protocolo sobre la Coopera-  
ción para Combatir la Conta-  
minación del Mar en situacio-  
nes de emergencia en la Re-  
gión de Africa Oriental.*

21.6.1985

Nairobi, Kenya

Todavía no  
ha entrado en  
vigor.

---

Convenio de las Naciones  
Unidas sobre las Condicio-  
nes para el Registro de  
Buques.

7.2.1986

Ginebra, Suiza

Todavía no ha  
entrado en  
vigor.

---

Protocolo sobre la Preven-  
ción de la Contaminación de  
la Región del Pacífico sur  
por Vertimientos.

25.11.1986

Noumea, Nueva  
Caledonia

18.8.1990

---

**A N E X O VII**  
**LA CONFERENCIA DE BRUSELAS DE 1969 SOBRE CONTAMINACION DE**  
**LAS AGUAS Y COSTAS (\*)**

# LA LEY

Jurisprudencia · Doctrina · Bibliografía

BUENOS AIRES  
4 ARGENTINA

JUEVES 1 DE OCTUBRE  
1970 — AÑO XXXIV

## LA CONFERENCIA DE BRUSELAS DE 1969 SOBRE CONTAMINACION DE LAS AGUAS Y COSTAS (\*)

**RESUMARIO.** I. La Conferencia II. Convención Internacional sobre responsabilidad civil por los daños derivados de la contaminación por petróleo. III. Convención Internacional relativa a la intervención en alta mar en los casos de siniestros de contaminación por petróleo. — IV. Resoluciones complementarias.

### I — LA CONFERENCIA

Convocada por la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO) se celebró en Bruselas del 10 al 29 de noviembre de 1969 la Conferencia Diplomática Internacional que estudió y sancionó dos convenciones internacionales respecto a las consecuencias de la contaminación de las aguas y costas. Una, referente a la posibilidad de los Estados de tomar medidas en alta mar en casos de siniestros y la otra, sobre responsabilidad civil por los daños derivados de la contaminación por petróleo.

Concurrieron delegados de 46 Estados y enviaron observadores Argentina, Australia, Sudán, Turquía y el gobierno de Hong Kong (1).

Yerminio ~~obtuvo~~ <sup>presente mediante</sup> observaciones algunas organizaciones intergubernamentales (Organización Internacional del Trabajo; Agencia Internacional de Energía Atómica; Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado) y otras que no revisten ese carácter como el Comité Marítimo Internacional, la Cámara Internacional de Comercio, Cámara Internacional de Navegación, Asociación Internacional del Derecho, Confederación Internacional de Sindicatos Libres y congresistas de la Asociación Internacional Permanente de Navegación (2).

Albert Lilar, que encabezó la delegación belga y preside el Comité Marítimo Internacional, fue designado presidente de la conferencia.

Los proyectos de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental fueron los documentos de trabajo que se consideraron en las reuniones de comisión y en las sesiones plenarias.

### II. — CONVENCIÓN INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR LOS DAÑOS DERIVADOS DE LA CONTAMINACIÓN POR PETRÓLEO

1 — En el cap II de nuestra publicación sobre la 28ª Conferencia del Comité Marítimo

por JOSE DOMINGO RAY

Profesor titular de Derecho de la Navegación de la Universidad de Buenos Aires

mo Internacional (3), nos referimos concretamente a los proyectos sobre responsabilidad por contaminación de las aguas y costas, elaborados por el Comité y por IMCO respectivamente.

En la conferencia de noviembre de 1969 se tomaron en cuenta esos proyectos utilizándose, según hemos dicho, como punto de partida para la consideración de cada punto, el proyecto de IMCO.

La Convención aprobada por amplia mayoría, se funda en la canalización hacia el propietario de una responsabilidad objetiva, limitada y garantizada.

2 — Existe responsabilidad objetiva cuando se trata de hacer frente a la contaminación, con prescindencia de que el responsable haya incurrido en culpa o no. En otras palabras, que acreditada la relación de causalidad entre el daño y el hecho del cual la persona debe responder, ésta debe abonar la indemnización aunque no haya incurrido en falta de diligencia.

Los casos de responsabilidad objetiva en el derecho no son comunes porque el principio tradicional de la responsabilidad es la culpa (4). Sin embargo, en el derecho contemporáneo, con la finalidad de asegurar, garan-

tizar y facilitar el cobro de las indemnizaciones, los legisladores han tipificado nuevos casos de responsabilidad objetiva. Podemos citar a título de ejemplo la responsabilidad establecida a principios de siglo del patrón por los accidentes de trabajo de sus dependientes, y las más modernas del explotador de aeronaves y del operador de buques y reactores nucleares (5).

La responsabilidad objetiva en beneficio de los eventuales damnificados, generalmente se limita a un tipo o grupo de actividades y su pago se garantiza mediante un seguro o depósito que debe efectuar el eventual responsable.

La tercera nota que acompaña a los casos de responsabilidad objetiva es su canalización hacia la persona que debe responder, sin perjuicio de las acciones recursorias que ésta puede tener contra otras personas.

3 — Si bien la Convención ~~establece~~ <sup>establece</sup> el sistema de responsabilidad objetiva con las características señaladas, se establecen algunas excepciones con el fin de refutar y eliminar las objeciones formuladas a la aplicación del sistema.

El ~~propietario del buque~~ <sup>propietario del buque</sup> es responsable de la persona del propietario del buque a la fecha del accidente, pero éste puede exonerarse acreditando que los daños derivan de alguna de las siguientes circunstancias:

a) Hechos de guerra, hostilidad, insurrección, guerra civil o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable o irresistible;

b) De una omisión o un acto ejecutado con intención de causar daño por un tercero;

c) Negligencia u otro acto ilícito de un gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de faros y balizas u otros elementos auxiliares de la navegación, en el ejercicio de esa función.

El propietario puede también exonerarse de su responsabilidad (art. 3º), total o parcialmente, frente a quien por omisión o acto ejecutado con la intención de causar daño hubiera determinado la contaminación y siempre que el propietario pruebe que esa contaminación es el resultado de ese acto u omisión, en forma total o parcial (6).

4 — Sobre la base de los principios de la Convención, sólo puede accionarse contra el propietario del buque y nada de lo establecido en ella perjudica las acciones recursorias que puede tener el propietario con

## Indice

DOCTRINA	Pág
La Conferencia de Bruselas de 1969 sobre contaminación de las aguas y costas, por José Domingo Ray	1
Procedimiento en segunda instancia en la apelación de la sentencia en juicio de divorcio regido por el art. 67 bis, por Mario A. Vera Zepa	7
BIBLIOGRAFIA	9
REVISTA DE REVISTAS	10
JURISPRUDENCIA	
COMPENIADA — Quebra de una sociedad en comandita (CS)	11
LOCACION — Legislación de emergencia — Costo de la locación — Autorización expresa — Faltas (CAApel) Baha Blanca	11
RESEÑA DE FALLOS	12
NOTICIAS	16

Suplemento diario de la Revista Jurídica Argentina LA LEY

ESTE EJEMPLAR CORRESPONDE AL  
TOMO 144

OCTUBRE — NOVIEMBRE — DICIEMBRE 1970

Talleres gráficos:

BOLIS 1694

T. E. 22 3127

37-9664



Dirección - Redacción

Administración

TUCUMAN 1412/75

T. E. 40-5412/74

Registro Nac. de la Propiedad Intelectual N° 1.034.644

Especial para La Ley Derechos reservados (ley 11723)

(\*) Este trabajo es complementario del publicado en esta Revista el 14 de mayo próximo pasado, titulado "La 28ª Conferencia del Comité Marítimo Internacional".

(1) La República Argentina — lamentablemente — no envió delegados, sino un observador.

(2) Datos tomados del primer volumen de la documentación correspondiente a 1970 publicado por el Comité Marítimo Internacional.

(3) V. RAY, J. D., "La 28ª Conferencia del Comité Marítimo Internacional".

(4) MARELLO, HENRY y LEON y ANDRE TESTE, "Traité Théorique et Pratique de la Responsabilité Civile", 3ª ed., 1957, t. 1, núm. 336, ps. 419 y sigte. La noción de falta como fundamento general de la responsabilidad.

(5) V. RAY, J. D., "La competencia federal y la responsabilidad aeronáutica en caso de daños a terceros de la superficie", J. A. del 9 de junio de 1964, tit. "Derecho de la Navegación" Buenos Aires, ed. 1964 núm. 49, p. 67 y 57.

(6) V. N. J. HEVLY, "The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969", en Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 1, núm. 2 enero de 1970.

tra terceros, de acuerdo con los principios del derecho común.

En el caso de que el daño se produzca por escape o derrame de dos o más buques, si no se prueba una de las causas de exoneración señaladas precedentemente, sus propietarios serán solidariamente responsables de todos los daños que razonablemente no se puedan atribuir a uno u otro.

5. — La responsabilidad emergente de la convención se limita respecto de un accidente cualquiera, a la suma total de 2.000 Francos Polvares por tonelada del buque, no pudiendo exceder en ningún caso de 210 millones de Francos Polvares.

La limitación no puede invocarse en caso de que el accidente se produzca por culpa total o parcial del propietario.

Esta limitación se concreta mediante la constitución de un fondo por el importe correspondiente, ante un tribunal o autoridad competente de cualquiera de los Estados contratantes. El fondo puede establecerse mediante una garantía bancaria u otra satisfactoria, a juicio de la legislación y tribunal del Estado, ante el cual se constituya el mismo (art. 5º).

Una vez establecido el fondo de limitación, ningún acreedor puede ejercer ninguna acción sobre otros bienes del propietario y deben levantarse los embargos trabados.

Es interesante señalar el paralelismo que presenta la constitución del fondo de responsabilidad con el que legisla la Convención de Bruselas de 1957 sobre limitación de propietarios de buques (7).

6. — Se establece que el propietario de todo buque matriculado en un Estado contratante y que transporte más de 2.000 toneladas de petróleo a granel como carga, debe constituir un seguro u otra garantía económica por el importe de la limitación y ~~debe acreditar el cumplimiento del estatuto de la matrícula~~ debe emitir un certificado que atestigüe sobre la constitución del seguro o la garantía (Se establece un modelo del certificado, las constancias que debe tener y los requisitos que deben cumplirse).

El seguro o la garantía quedan afectados, en forma exclusiva, a satisfacer los créditos cubiertos por la convención y se consagra la acción directa del damnificado contra el asegurador o el garante.

7. — Los principios de la Convención se refieren a todos los daños por contaminación causados en el territorio, inclusive el mar territorial, de un Estado contratante y las medidas preventivas que se tomen para evitar reducir esos daños (arts. 1º y 2º).

8. — Ningún Estado contratante debe permitir que un buque de su bandera navegue o trafique si no se ha extendido el correspondiente certificado, documentando la existencia de un seguro o garantía vigente.

Los buques de propiedad del Estado deben tener un certificado emitido por las autoridades correspondientes, expresando que el buque es de propiedad de ese Estado y que la responsabilidad está cubierta dentro de los límites establecidos (art. 7º).

9. — El derecho a indemnizar de conformidad con la convención se extingue dentro del plazo de tres años contados desde la fecha en que ocurrió el daño y en ningún caso podrá iniciarse el juicio después de seis años de la fecha del accidente que causó el daño.

10. — Las acciones por indemnización sólo pueden iniciarse ante los tribunales del Estado o Estados contratantes en cuyo territorio se hubieren causado los daños por contaminación y los tribunales del Estado en que se haya constituido el fondo, son

competentes para resolver todas las cuestiones relacionadas con el prorrateo y distribución del mismo (art. 8º).

Las sentencias definitivas dictadas por esos tribunales no están sujetas a revisión en los otros Estados Contratantes y deben admitirse su ejecutoriedad, si el demandado fue notificado con razonable anticipación, se le dio oportunidad de presentar su defensa y la sentencia no se obtuvo mediante fraude. En esos casos deberán cumplirse las formalidades exigidas por el Estado para su ejecución.

11. — Cabe señalar que se llegó al sistema que consagra la Convención después de haberse debatido posiciones muy encontradas.

Los irlandeses presentaron, igual que en Tokio, una propuesta en el sentido de que la obligación de indemnizar debía recaer sobre la carga, y los canadienses una transacción por lo que incidía en buque y carga.

La delegación belga coincidió con la posición de los franceses de crear un fondo internacional.

Al finalizar la tercera semana de debates, el gobierno inglés concretó el proyecto que en líneas generales es el sistema de la Convención, destacando que con el límite y excepciones establecidas podría facilitarse la concreción de los seguros que es un punto fundamental para poder funcionar el sistema en forma práctica (8).

### III. — CONVENCIÓN INTERNACIONAL RELATIVA A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN LOS CASOS DE SINIESTROS DE CONTAMINACIÓN POR PETRÓLEO

1. — Es un principio tradicional del derecho internacional público del mar que fuera de las aguas territoriales y zonas en que los Estados costeros tienen posibilidad de ejercer actos jurisdiccionales, ningún Estado puede ejercer jurisdicción sobre los buques que enarbolan otro pabellón.

La Convención de Ginebra de 1958 sobre el alta mar establece en su art. 2º que ningún Estado puede pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía y en el art. 6º se agrega que los buques están sometidos a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los tratados internacionales y en los casos exceptuados como los de piratería internacional o persecución inleida en aguas jurisdiccionales o en la zona contigua.

Con respecto a la contaminación de las aguas, el art. 25 consagra la obligación de los Estados de tomar medidas para evitar la contaminación del mar y colaborar con los organismos internacionales competentes en la adopción de medidas para evitar la contaminación.

La Convención suscripta en noviembre de 1969 concreta una excepción al principio señalado de la Convención de Ginebra, cuando los Estados deben actuar en los casos en que sus costas e intereses conexos se encuentran amenazados por un peligro de contaminación.

2. — El principio general que se sienta es que los Estados contratantes es decir, partes en la Convención, quedan facultados a tomar las medidas en alta mar, que fueren necesarias para prevenir, atenuar o eliminar un peligro grave e inminente en sus costas o intereses conexos, por contaminación o amenaza de contaminación del mar por petróleo, a consecuencia de un siniestro marítimo o de actos relacionados con ese siniestro, que puedan razonablemente temerse tengan por resultado consecuencias perjudiciales (art. 1º).

3. — En el art. 2º no determina la esfera de aplicación de la Convención establecido lo que se entiende por "siniestro marítimo", "buque", "petróleo" e "intereses conexos", y cabe agregar que en el párr. 2º del art. 1º se indica que no podrá ejercerse ninguna medida de acuerdo con la convención sobre los buques destinados a servicios gubernamentales, o sea, aquellos que estén al servicio del poder público.

4. — El art. 5º de la Convención establece que el Estado costero que ejerza la facultad emergente de la Convención, antes de tomar alguna medida debe:

a) Consultar con los otros Estados que podrían encontrarse afectados por el siniestro marítimo y, en particular, con aquellos cuyo pabellón enarbola el buque;

b) Notificar sin demora las medidas que se propone tomar a cualquier persona individual o colectiva que sepa que tiene interés que podrían encontrarse afectados por esa medida;

c) Consultar a los puertos independientes en cuyos puertos sean afectadas, de la lista de puertos afectados por IMCO;

d) Evitar todo riesgo a la vida humana y facilitar a las personas en peligro toda la ayuda que necesitan, inclusive facilitar la repatriación de tripulantes;

En caso de extrema urgencia el Estado costero podrá tomar las medidas que las circunstancias aconsejen sin previa notificación o consulta y con el deber de suministrar la información del caso a los interesados y al secretario general de IMCO. Esta información en todos los casos debe ser suministrada sin demora.

5. — Las medidas que tome el Estado costero deben ser razonables, es decir, proporcionales al daño producido o que eventualmente podría producirse.

6. — La Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO) es el organismo centralizador encargado de recibir los depósitos de las ratificaciones, adhesiones o denuncias de la Convención, de convocar nuevas conferencias, de llevar la lista de los peritos a quienes pueden consultar los Estados en casos de siniestros y de suministrar toda la información necesaria a los Estados, con respecto a problemas vinculados al tema o en casos de siniestros, de las medidas tomadas.

7. — Pueden firmar la Convención los Estados miembros de las Naciones Unidas o de la Agencia Internacional de la Energía Atómica o partes en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, hasta el 31 de diciembre de 1970.

### IV. — RESOLUCIONES COMPLEMENTARIAS

La conferencia dictó dos resoluciones complementarias, una referente al establecimiento de un fondo internacional de indemnización y otra, recomendando que IMCO continuara sus trabajos sobre los siniestros de la contaminación por petróleo que no sean producidos por buques que los Estados Contratantes que se encuentran involucrados en un caso de peligro por contaminación cooperen para la aplicación total o parcial de las disposiciones de la Convención.

IMCO, por intermedio de su comisión legal u otros órganos competentes, debe proyectar un plan de indemnización basado en la existencia de un fondo internacional y teniendo en cuenta el principio de resarcimiento pleno de las víctimas conforme al sistema de la responsabilidad objetiva y li brando al propietario del buque de toda carga económica adicional al que impone la Convención.

(7) V. RAY, J. D., "Derecho de la Navegación", núm. 127, pá. 301 y 365.

(8) V. Informe de Milla, Legende en la "Asociación Francesa de Derecho Marítimo", en "Le Droit Maritime Français", junio de 1970, p. 373.

## Síntesis...

Nos hemos limitado a señalar las notas fundamentales de las dos Convenciones y, en el "Apéndice", incluimos traducido el texto de las mareas y de las resoluciones aprobadas en la conferencia.

La Convención por la que se acuerda a los Estados la facultad de adoptar medidas en el mar libre para la protección de su mar territorial y costera, consagra a su principio razonable y medios técnicos que se harán posibles dificultades que podrían plantearse en el terreno internacional.

Con la sanción de la Convención sobre responsabilidad civil por la contaminación derivada de pérdidas de petróleo, se coronan los trabajos del Comité Marítimo Internacional y de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental que se iniciaron con motivo de la tragedia del "Torrey Canyon". El tiempo dirá si la Convención obtiene el número de ratificaciones necesarias para que cumpla su finalidad.

#### CONVENCIÓN INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR CONTAMINACIÓN POR PETRÓLEO

Los Estados que son parte en esta Convención, conscientes de los peligros por contaminación que presenta el transporte marítimo mundial de petróleo a granel,

Conscientes de la necesidad de asegurar la disponibilidad de una indemnización adecuada para las personas que sufran daños causados por contaminación a consecuencia del escape o derrame de petróleo de los buques,

Deseario adoptar reglas y procedimientos internacionales uniformes para la determinación de las cuestiones de responsabilidad y proveer una indemnización adecuada en tales casos.

Por lo tanto, han acordado lo siguiente:

#### ARTÍCULO 1°

A los fines de esta Convención:

1. — "Buque" significa un buque marítimo o cualquier embarcación marítima de cualquier tipo que fuere, que se encuentre transportando petróleo a granel como carga.

2. — "Persona" significa cualquier individuo o sociedad, o cualquier ente público o privada, sea o no persona jurídica, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.

3. — "Propietario" significa la persona o personas registradas como propietarios del buque o, en ausencia de registro, la persona o personas que posean el buque. Sin embargo, en el caso de un buque de propiedad de un Estado y explotado por una compañía que en ese Estado esté registrada como explotadora del buque "propietario" significará esa compañía.

4. — "Estado de la matrícula del buque" significa el Estado de buques registrados en el Estado de la matrícula del buque, y respecto de buques no registrados, el Estado cuya bandera enarbola el buque.

5. — "Petróleo" significa cualquier tipo de hidrocarburo persistente, tal como petróleo crudo, fuel oil, diesel oil, pesado aceite lubricante o aceite de ballena, ya sea transportado a bordo de un buque como carga o en los tanques de combustible del buque.

6. — "Daño por contaminación" significa la pérdida o daño causado fuera del buque que transporta petróleo, por contaminación o consecuencia de escape o derrame de petróleo desde el buque, cualquiera que sea el lugar donde se produzca el escape o derrame, e incluye el costo de las medidas pre-

ventivas y las pérdidas o daños ulteriores causados por las medidas preventivas.

7. — "Medidas preventivas" significa cualquier tipo de medidas racionales tomadas por cualquier persona después de producido un accidente, para evitar o reducir los daños por contaminación.

8. — "Accidente" significa todo hecho o conjunto de hechos que tengan el mismo origen que causen daños por contaminación.

9. — "Organización" significa la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental.

#### ARTÍCULO 2°

Esta Convención será exclusivamente aplicable a daños por contaminación causados en el territorio, inclusive el mar territorial, de un Estado Contratante y a las medidas preventivas que se tomaren para evitar o reducir esos daños.

#### ARTÍCULO 3°

1. — Salvo lo dispuesto en los párrs. 2 y 3 de este artículo, el propietario de un buque a la fecha de un accidente o, cuando el accidente consista en una serie de hechos, a la fecha del primero de esos hechos, será responsable de los daños por contaminación causados por petróleo escapado o derramado del buque como consecuencia del accidente.

2. — No habrá responsabilidad por daños por contaminación si el propietario probare que los daños:

a) Han sido causados por un acto de guerra hostilidades, guerra civil, insurrección, o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o

b) Han sido causados totalmente por un acto u omisión ejecutado con intención de causar daño por un tercero.

c) Han sido causados totalmente por negligencia u otro acto ilícito de un gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de faros y balizas u otros elementos auxiliares de la navegación, en el ejercicio de esa función.

3. — Si el propietario probare que el daño por contaminación ha sido total o parcialmente el resultado ya sea de un acto u omisión ejecutado con la intención de causar daño por la persona que sufrió el daño, o de la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad para con esa persona.

4. — No podrá reclamarse indemnización por daños por contaminación, contra el propietario, salvo de conformidad con esta Convención. No podrá reclamarse por daños por contaminación de conformidad con esta Convención o en otra forma, contra los dependientes o agentes del propietario.

5. — Ninguna disposición de esta Convención perjudicará las acciones recuroras del propietario contra terceros.

#### ARTÍCULO 4°

Cuando el petróleo se hubiere escapado o derramado de dos o más buques y hubiere causado daños, los propietarios de todos esos buques, salvo que se encuentren exonerados conforme al art. 3°, serán solidariamente responsables de todos los daños que no fueren razonablemente separables.

#### ARTÍCULO 5°

1. — El propietario de un buque tendrá derecho a limitar su responsabilidad conforme a esta Convención, respecto de un accidente cualquiera, a una suma total de 2000 francos por cada tonelada del tonELAJE del buque. Sin embargo, esa suma total no ex-

cederá en ningún caso de 210 millones de francos.

2. — Si el accidente hubiere ocurrido por culpa o negligencia actual del propietario éste no tendrá derecho a ampararse en la limitación estipulada en el párr. 1 de este artículo.

3. — Con el objeto de beneficiarse de la limitación establecida en el párr. 1 de este artículo, el propietario deberá constituir un fondo por un importe total que represente el límite de su responsabilidad, ante un tribunal u otra autoridad competente de cualquier país de los Estados Contratantes en que se inicie una acción conforme al art. 2°, el fondo podrá instituirse ya sea depositando la suma o presentando una garantía bancaria u otra aceptable conforme a la legislación del Estado Contratante en que se constituye el fondo y que se considere adecuada por el tribunal u otra autoridad competente.

4. — El fondo será distribuido entre los reclamantes en proporción al monto verificado de sus créditos.

5. — Si con anterioridad a la distribución del fondo el propietario o cualquier persona que se beneficiará de la garantía o garantía económica hubiere constituido un fondo en garantía de los daños por contaminación, esa persona adquirirá por subrogación, hasta el monto que hubiere pagado, los derechos que la persona indemnizada hubiere tenido conforme a esta Convención.

6. — El derecho de subrogación establecido en el párrafo anterior podrá ser ejercido también por una persona que no sea de las mencionadas en el mismo párrafo de cualquier suma que como indemnización por daños causados por contaminación hubiere pagado, pero sólo en la medida en que esa subrogación sea permitida por la ley nacional aplicable.

7. — Cuando el propietario o cualquier otra persona probare que el hecho por el que se reclama el pago de la totalidad o parte del monto de esa indemnización, con respecto a la cual esa persona hubiere tenido el derecho de subrogación conforme a los párrs. 5 y 6 de este artículo ya la indemnización hubiese sido pagada antes de la distribución del fondo el tribunal u otra autoridad competente del Estado en que el fondo ha sido constituido podrá ordenar que se reserve provisionalmente una suma suficiente para permitir que dicha persona en esa fecha posterior, pueda hacer efectivo su crédito contra el fondo.

8. — Los créditos por gastos razonablemente incurridos o sacrificios razonablemente hechos voluntariamente por el propietario para impedir o disminuir el daño por contaminación serán de igual rango que otros créditos contra el fondo.

9. — El franco mencionado en este artículo será una unidad monetaria en uso actual o que lo fuere en el momento de la distribución de los créditos, más o menos de diez céntimos, más o menos de diez milésimas, mencionada en el párr. 1 de este artículo. Será convertida a la moneda nacional del Estado en que se constituye el fondo sobre la base del valor de esa moneda con respecto a la unidad precedentemente definida a la fecha de la constitución del fondo.

10. — A los fines de este artículo el tonELAJE del buque será su tonELAJE neto con más el tonELAJE correspondiente al espacio del departamento de máquinas que se hubiere deducido del tonELAJE bruto con el objeto de establecer el tonELAJE neto. En el caso de que un buque no pudiera ser medido de acuerdo con las reglas normales de medición del tonELAJE, se considerará que el tonELAJE del buque es 40 % del peso en toneladas (de 2240 libras) de petróleo que el buque sea capaz de transportar.

11. — El asegurador u otra persona que diere una garantía económica tendrá derecho a constituir un fondo de conformidad con este artículo, en las mismas condiciones y con el mismo efecto que si fuera constituido por el propietario. Ese fondo podrá ser constituido aun en caso de culpa o complicidad actual del propietario, pero en tal caso su constitución no perjudicará los derechos de ningún reclamante contra el propietario.

#### ARTÍCULO 6°

1. — Cuando un propietario, después de un accidente, hubiere constituido un fondo de conformidad con el art. 5° y tuviera derecho a limitar su responsabilidad:

a) Ninguna persona que tenga un crédito por daños causados por contaminación que tengan origen en ese accidente tendrá derecho a ejercer ninguna acción contra los demás bienes del propietario respecto de ese crédito;

b) El tribunal u otra autoridad competente de cualquier Estado contratante ordenará el levantamiento del embargo de cualquier buque u otro bien perteneciente al propietario que hubiere sido embargado respecto de un crédito por daños causados por contaminación originado en ese accidente, e igualmente dejará sin efecto cualquier fianza u otra garantía que se hubiere dado para evitar ese embargo.

2. — Sin embargo, lo que antecede sólo será de aplicación si el reclamante pudiere ocurrir ante el tribunal que administra el fondo, y el fondo estuviere efectivamente disponible en lo que respecta a su crédito.

#### ARTÍCULO 7°

1. — El propietario de un buque de la matrícula de un Estado contratante que transporta más de 2000 toneladas de petróleo a granel como carga, deberá constituir un seguro u otra garantía económica, tal como la garantía de un banco o un certificado emitido por un fondo internacional de indemnización, por las sumas fijadas por aplicación de los límites de responsabilidad prescritos en el art. 5°, párr. 1, para cubrir su responsabilidad por daños causados por contaminación conforme a esta Convención.

2. — A cada buque se le emitirá un certificado que atestigüe que ha constituido un seguro u otra garantía económica conforme a las disposiciones de esta Convención. El mismo será emitido o certificado por la autoridad competente del Estado de la matrícula del buque, previa verificación de que los requisitos del párr. 1 de este artículo han sido cumplidos. Ese certificado será conforme del modelo adjunto y contendrá los siguientes datos:

- Nombre del buque y puerto de matrícula;
- Nombre y sede comercial del propietario;
- Tipo de garantía;
- Nombre y sede comercial, del asegurador o garante, y cuando corresponda, sede comercial en la que el seguro o la garantía ha sido constituida;

e) Período de validez del certificado, que no deberá exceder del período de validez del seguro u otra garantía.

3. — El certificado deberá emitirse en el idioma o idiomas oficiales del Estado que lo emite. Si el idioma empleado no fuera ni inglés ni francés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

4. — El certificado deberá ser conservado a bordo del buque, y una copia deberá ser entregada a las autoridades que llevan el registro de la matrícula del buque.

5. — Un seguro u otra garantía económica no satisfará los requisitos de este artículo si pudiera darse por concluido por cualquier razón que no sea la expiración del plazo de validez del seguro u garantía especificado en el certificado de conformidad con el párr. 2 de este artículo, antes del transcurso de tres meses desde la fecha en que se hubiere notificado su terminación a las autoridades a que se refiere el párr. 4 de este artículo, salvo que se haya hecho entrega del certificado a esas autoridades o se haya emitido un nuevo certificado dentro de ese plazo. Las precedentes disposiciones serán de aplicación igualmente a cualquier modificación que tenga por efecto hacer que el seguro o la garantía ya no satisfaga los requisitos de este artículo.

6. — El Estado de la matrícula determinará, con sujeción a las disposiciones de este artículo, las condiciones de emisión y validez del certificado.

7. — Los certificados emitidos o certificados por autoridad de un Estado contratante serán aceptados por los demás Estados contratantes a los fines de esta Convención, y serán considerados tan válidos como los certificados emitidos o certificados por ellos. Un Estado contratante podrá en cualquier momento considerar al Estado de la matrícula del buque si considera que el asegurador o el garante nombrado en el certificado no tiene capacidad económica para hacer frente a las obligaciones impuestas por esta Convención.

8. — Cualquier acción por indemnización por un daño causado por contaminación podrá iniciarse directamente contra el asegurador u otra persona que haya dado garantía económica por la responsabilidad del propietario por daños causados por contaminación. En tal caso el demandado podrá, aun cuando hubiere falta o complicidad del propietario, asociar a su favor los límites de responsabilidad prescritos en el art. 5°, párr. 1. Podrá además valerse de las defensas (salvo de la quebra o liquidación del propietario) que el propietario hubiere tenido derecho a invocar. Además, el demandado podrá invocar a su favor la defensa de que el daño por contaminación fue causado por la mala conducta culpable del propietario, pero el demandado no podrá invocar ninguna otra defensa que hubiere tenido derecho a invocar en un juicio entablado contra él por el propietario. El demandado tendrá derecho en todo caso a exigir que el propietario sea traído al juicio.

9. — Cualesquiera sumas provenientes de un seguro u otra garantía económica constituida de conformidad con el párr. 1 de este artículo, estarán disponibles exclusivamente para satisfacer créditos cubiertos por esta Convención.

10. — Un Estado contratante no permitirá que un buque de su bandera al que este artículo es aplicable trafique, salvo que se le haya emitido un certificado conforme a los párrs. 2 ó 12 de este artículo.

11. — Con sujeción a las disposiciones de este artículo, todo Estado Contratante asegurará, mediante su propia legislación, que se encuentre en vigencia, un seguro u otra garantía en la medida especificada en el párr. 1 de este artículo respecto de cualquier buque, donde quiera que estuviere registrado, que entre o salga de un puerto en su territorio, o que llegue o parta de un terminal frente a sus costas en su mar territorial, si el buque se encuentra transportando más de 2000 toneladas de petróleo a granel como carga.

12. — Si no se mantuviere un seguro u otra garantía económica respecto de un buque de propiedad de un Estado contratante, las disposiciones de este artículo sobre ese particular no serán aplicables a ese buque, pero el buque deberá tener un certificado emitido por las autoridades competentes del

Estado de su matrícula expresando que el buque es de propiedad de ese Estado y que la responsabilidad del buque está cubierta dentro de los límites prescritos por el art. 5°, párr. 1.

Ese certificado se conformará en lo posible al modelo prescrito por el párr. 2 de este artículo.

#### ARTÍCULO 8°

Los derechos a indemnización de conformidad con esta Convención se extinguirán, salvo que se inicie juicio conforme a la misma dentro de tres años contados desde la fecha en que ocurrió el daño. Sin embargo, en ningún caso podrá iniciarse juicio después de seis años de la fecha del accidente que causó el daño. Cuando ese accidente consistiere en una serie de hechos, el plazo de seis años correrá desde la fecha del primer acontecimiento.

#### ARTÍCULO 9°

1. — Cuando un accidente hubiere causado daño por contaminación en territorio que fielza al mar territorial de uno o más Estados contratantes o se hubieren tomado medidas preventivas para prevenir o disminuir el daño por contaminación en este territorio, inclusive el mar territorial, las acciones por indemnización sólo podrán iniciarse ante los tribunales de ese Estado o Estados contratantes. La acción deberá notificarse al demandado con anticipación razonable.

2. — Cada uno de los Estados contratantes asegurará que sus tribunales tengan la necesaria jurisdicción para entender en tales acciones por indemnización.

3. — Después que el fondo haya sido constituido de conformidad con el art. 5°, los tribunales del Estado en que se ha constituido el fondo serán exclusivamente competentes para resolver todas las cuestiones relacionadas con el propietario y distribución del fondo.

#### ARTÍCULO 10

1. — Una sentencia dictada por un tribunal competente de conformidad con el art. 9°, que sea ejecutoria en el Estado de origen, donde ya no esté sujeta a las formas ordinarias de revisión, será reconocida en cualquier otro Estado contratante, salvo que:

- La sentencia se hubiere obtenido mediante fraude; o
- El demandado no hubiere sido notificado con razonable anticipación, y no se le hubiere dado oportunidad de presentar su defensa.

2. — Una sentencia reconocida conforme al párr. 1 de este artículo podrá ejecutarse en cualquiera de los Estados contratantes tan pronto como las formalidades requeridas por ese Estado hayan sido cumplidas. Las formalidades no permitirán que se realice la disolución del fondo del asunto.

#### ARTÍCULO 11

1. — Las disposiciones de esta Convención no serán aplicables a buques de guerra u otros buques de propiedad o explotados por un Estado y destinados a la sazón exclusivamente a un servicio no comercial del gobierno.

2. — Con respecto a los buques de propiedad de un Estado contratante y empleados con fines comerciales, el Estado estará sujeto a juicio en la jurisdicción expresada en el art. 9° y renunciará a todas las defensas fundadas en su carácter de Estado soberano.

#### ARTÍCULO 12

Esta Convención derogará cualesquiera Convenciones Internacionales en vigencia o puestas a la firma, ratificación o adhesión

a la fecha en que esta Convención sea puesta a la firma, pero sólo en la medida en que esas Convenciones estuvieren en conflicto con esta Convención; sin embargo, ninguna disposición de este artículo afectará las obligaciones de los Estados contratantes con Estados no contratantes, emergentes de esas Convenciones Internacionales.

#### ARTÍCULO 13

1. — Esta Convención permanecerá abierta a la firma hasta el 31 de diciembre de 1970, y después permanecerá abierta para adhesión.

2. — Los Estados miembros de las Naciones Unidas o cualquiera de las agencias especializadas o de la Agencia de Energía Atómica Internacional, o las partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia podrán ingresar como partes en esta Convención mediante:

- a) La firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación;
- b) La firma, sujeta a ratificación, aceptación o aprobación, o copia de ratificación, aceptación o aprobación;
- c) Adhesión.

#### ARTÍCULO 14

1. — La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán mediante la presentación de un instrumento formal a ese efecto al secretario general de la organización.

2. — Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión presentado después de entrar en vigor una modificación de la presente Convención respecto de todos los Estados contratantes existentes, o después de haberse cumplido todas las medidas requeridas para la entrada en vigor de la modificación respecto de esos Estados Contratantes, será considerado como aplicable a la Convención en la forma en que ha quedado modificado.

#### ARTÍCULO 15

1. — La presente Convención entrará en vigor el nonagésimo día contado desde la fecha en que los gobiernos de ocho Estados, que incluyan cinco Estados cada uno con no menos de 1 000 000 de toneladas brutas de tonelaje de tanques que lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o que hayan presentado instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al secretario general de la organización.

2. — Para cada Estado que con posterioridad ratifique, acepte, apruebe o adhiera a esta Convención, la misma entrará en vigor el nonagésimo día posterior a la presentación por dicho Estado del correspondiente instrumento.

#### ARTÍCULO 16

1. — Esta Convención podrá ser denunciada por cualquier Estado contratante en cualquier tiempo después de la fecha en que la Convención haya entrado en vigor para dicho Estado.

2. — La denuncia será efectuada mediante la presentación de un instrumento al secretario general de la organización.

3. — Una denuncia se hará efectiva un año, o el plazo mayor que se especifique en el instrumento de denuncia después de su presentación al secretario general de la organización.

#### ARTÍCULO 17

1. — Las Naciones Unidas, cuando sean la autoridad administrativa de un territorio, o cualquier Estado Contratante que tuviera a su cargo las relaciones internacionales de

un territorio, deberán consultar, tan pronto como sea posible, con las autoridades correspondientes de ese territorio, o tomar las otras medidas que correspondieren, a fin de hacer extensiva la presente Convención a ese territorio, y podrán en cualquier tiempo mediante notificación por escrito al secretario general de la organización, declarar que la presente Convención se hará extensiva a dicho territorio.

2. — La presente Convención se hará extensiva, desde la fecha del recibo de la notificación, o desde otra fecha que se especificare en la notificación, al territorio designado en la misma.

3. — Las Naciones Unidas, o cualquier Estado Contratante que haya hecho una declaración conforme al párr. 1 de este artículo podrán, en cualquier fecha posterior a la fecha en que la Convención se haya hecho extensiva en la forma expresada a cualquier territorio, declarar mediante notificación por escrito al secretario general de la organización que esta Convención cesará de hacerse extensiva al territorio designado en la notificación.

4. — Esta Convención cesará de hacerse extensiva a cualquier territorio mencionado en la notificación un año, o el plazo mayor que se especificare en la misma, después de la fecha del recibo de la notificación por el secretario general de la organización.

#### ARTÍCULO 18

1. — La organización podrá convocar una conferencia con el objeto de revisar o modificar esta Convención.

2. — La organización deberá convocar una conferencia de los Estados Contratantes para revisar o modificar esta Convención, a pedido de no menos de un tercio de los Estados Contratantes.

#### ARTÍCULO 19

1. — Esta Convención será depositada en manos del secretario general de la organización.

2. — El secretario general de la organización deberá:

a) Informar a todos los Estados que han firmado o se han adherido a la Convención:

i) De cada nueva firma o presentación de instrumento, así como de la fecha de la misma;

ii) Del depósito de cualquier instrumento de denuncia de esta Convención, así como de la fecha de su presentación.

iii) De la extensión de esta Convención a cualquier territorio conforme al párr. 1 del art. 17, y de la terminación de dicha extensión conforme a las disposiciones del párr. 4 de dicho artículo, mencionando en cada caso la fecha en que esta Convención ha sido hecha extensiva o cesará de ser extensiva a ese territorio.

b) Enviar copias fieles certificadas de esta Convención a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que adhieran a esta Convención.

#### ARTÍCULO 20

Tan pronto como esta Convención entre en vigor, su texto será transmitido por el secretario general de la organización al secretario de las Naciones Unidas, para su inscripción y publicación de conformidad con el art. 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

#### ARTÍCULO 21

La presente Convención queda establecida en una copia única, en los idiomas inglés y francés, siendo ambos textos igualmente auténticos. Se prepararán traducciones oficia-

les en los idiomas ruso y castellano que se depositarán con el original firmado.

En testimonio de lo cual los suscritos debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos a tal efecto, han firmado la presente Convención.

Hecho en Bruselas, el día 29 de noviembre de 1969.

#### ANEXO

Certificado de seguro u otra garantía-financiera respecto de responsabilidad civil por daño causado por contaminación por petróleo

Expedido de conformidad con las disposiciones del art. 3º de la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daño Causado por Contaminación por petróleo de 1969.

Número	Nombre y dirección de los propietarios
Nombre distintivo del buque de letras de matrícula	Nombre y dirección de los propietarios

Por el presente se certifica que hay en el registro respecto del buque arriba mencionado una póliza de seguro u otra garantía económica que cumple con los requisitos del art. 3º de la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daño Causado por Contaminación por petróleo.

Tipo de garantía .....  
Duración de la garantía .....  
Nombre y dirección de los aseguradores y/o garantes.

Nombre .....  
Dirección .....  
Este certificado es válido hasta el .....  
Expedido o certificado por el gobierno de .....

(Designación completa del Estado) .....  
En ..... el .....  
(Lugar) (Fecha)

Firma y cargo del funcionario que lo expide o certifica

#### Notas explicativas

1. — Si se deseara, la designación del Estado podrá incluir una referencia a la autoridad pública competente del país donde se expide el certificado.

2. — Si el importe total de la garantía ha sido suministrado por más de una fuente, deberá indicarse el monto de cada una de ellas.

3. — Si la garantía fuere suministrada en varias formas, deberá enumerarse las mismas.

4. — La constancia de la "Duración de la Garantía" deberá estipular la fecha en que dicha garantía entrará en vigor.

Convención Internacional relativa a la intervención en alta mar en los casos de siniestros de contaminación por petróleo

Los Estados que son parte de esta Convención convienen de la necesidad de proporcionar los intereses de su propia costa las grandes consecuencias de un siniestro petrolero del que resulta un peligro de contaminación por petróleo del mar y de las costas.

Conscientes de que en esas circunstancias podrían ser necesarias medidas de carácter excepcional para proteger esos intereses en alta mar y que tales medidas no afectan el principio de la libertad de la alta mar.

Han convenido lo siguiente.

#### ARTÍCULO 1º

1. — Las partes de la presente Convención podrán tomar las medidas en alta mar que fueren necesarias para prevenir, atenuar o eliminar un peligro grave e inminente para sus costas o intereses conexos.



por contaminación o amenaza de contaminación del mar por petróleo, o consecuencia de un siniestro marítimo o de actos relacionados con ese siniestro, que pueda razonablemente temerse que tengan por resultado mayores consecuencias perjudiciales.

2. — Sin embargo, no deberá tomarse ninguna medida conforme a la presente Convención contra un buque de guerra u otro buque de propiedad o explotado por un Estado y empleado, a la sazón, únicamente en un servicio gubernamental no comercial.

#### ARTÍCULO 2°

##### A. los fines de la presente Convención:

1. — "Siniestro marítimo" significa un abordaje de buques, varadura u otro incidente de la navegación, u otro acontecimiento a bordo de un buque o fuera del mismo, del que resulte un daño material o inminente amenaza de daño material a un buque o carga.

2. — "Buque" significa:

a) Cualquier buque marítimo de cualquier tipo que fuere y

b) Cualquier embarcación flotante, con excepción de una instalación o dispositivo ocupado en la exploración y explotación de los recursos del fondo del mar y del fondo del océano y del subsuelo del mismo.

3. — "Petróleo" significa petróleo crudo, fuel oil, diesel oil y aceite lubricante.

4. — "Intereses conexos" significa los intereses de un Estado costero directamente afectado o amenazado por el siniestro marítimo, tales como:

a) Actividades marítimas costeras, portuarias o estuarias, incluyendo actividades pesqueras, que constituyan un medio esencial de subsistencia para las personas interesadas en las mismas.

b) Atracciones turísticas en las zonas afectadas.

c) La salud de la población costera y el bienestar de la zona afectada, inclusive la conservación de los recursos marinos vivos y de los silvestres.

5. — "Organización" significa la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

#### ARTÍCULO 3°

Cuando un Estado costero ejerza el derecho de tomar medidas conforme al art. 1°, las siguientes disposiciones serán de aplicación:

a) Antes de tomar ninguna medida, un Estado costero procederá a consultar con otros Estados afectados por el siniestro marítimo, en particular con el Estado o Estados de la bandera;

b) El Estado costero notificará sin demora las medidas que se proponen tomar a cualesquiera personas físicas o jurídicas que el Estado costero sepa, o que se le haga saber durante las consultas, que tienen intereses que puede razonablemente esperarse que serán afectadas por esas medidas. El Estado costero tomará en cuenta las opiniones que éstos le expresen;

c) Antes de tomar ninguna medida, el Estado costero podrá proceder a consultar peritos independientes cuyos nombres serán elegidos de una lista que llevará la organización.

d) En casos de extrema urgencia que exijan que se tomen medidas inmediatamente, el Estado costero podrá tomar las medidas que requiera la urgencia de la situación, sin previa notificación o consulta, o sin continuar las consultas ya iniciadas;

e) Un Estado costero, antes de tomar tales medidas y en el curso de las mismas,

hará cuanto le sea posible para evitar todo riesgo a la vida humana y facilitar a las personas en peligro toda la ayuda que necesitaren, y en los casos en que correspondiere facilitar la repatriación de tripulaciones de buques, y no oponer obstáculos a la misma;

f) Las medidas que se hayan tomado por aplicación del art. 1° serán notificadas sin demora a los Estados y a las personas físicas o jurídicas interesadas conocidas, así como también al secretario general de la organización.

#### ARTÍCULO 4°

1. — Bajo la supervisión de la organización, se formará y llevará la lista de peritos prevista en el art. 3° de la presente Convención, y la organización formulará la reglamentación necesaria y apropiada para la misma, inclusive la determinación de las calificaciones requeridas.

2. — Los nombramientos para la lista podrán ser hechos por los Estados miembros de la organización y por las partes en esta Convención. Los peritos serán pagados sobre la base de los servicios prestados, por los Estados que empleen dichos servicios.

#### ARTÍCULO 5°

1. — Las medidas que tome el Estado costero de conformidad con el art. 1° serán proporcionales al daño actual o del que se vea amenazado.

2. — Dichas medidas no irán más allá de lo que razonablemente sea necesario para cumplir la finalidad mencionada en el art. 1°, y cesarán tan pronto como esa finalidad haya sido cumplida; no obstaculizarán innecesariamente los derechos e intereses del Estado de la bandera, de terceros Estados y de cualesquiera personas, físicas o jurídicas, interesadas.

3. — Al considerar si las medidas son proporcionales al daño, deberá tenerse en cuenta:

a) La extensión y probabilidad de daño inminente si no se toman esas medidas; y

b) La probabilidad de que tales medidas sean efectivas; y

c) La extensión del daño que tales medidas puedan causar.

#### ARTÍCULO 6°

Cualquier parte que hubiere tomado medidas contraviniendo la presente Convención que causaren daño a otros estará obligada a pagar compensación en la medida del daño causado por las medidas que excedan las razonablemente necesarias para cumplir la finalidad mencionada en el art. 1°.

#### ARTÍCULO 7°

Salvo lo expresamente dispuesto, nada en la presente Convención perjudicará ningún derecho, deber, privilegio o inmunidad que en otra forma fuere de aplicación, ni privará a ninguna de las partes o cualquier persona física o jurídica interesada de cualquier recurso que en otra forma fuere de aplicación.

#### ARTÍCULO 8°

1. — Cualquier controversia entre las partes sobre si las medidas tomadas conforme al art. 1° lo fueron en contravención con las disposiciones de la presente Convención, y si debe pagarse obligatoriamente compensación en virtud del art. 6°, y sobre el importe de esa compensación, si no ha sido posible llegar a un arreglo mediante negociación entre las partes interesadas o entre la parte que tomó las medidas y las personas físicas o jurídicas reclamantes, y si las par-

tes no llegaren en otra forma a un arreglo será sometida, a pedido de cualquiera de las partes interesadas, a conciliación, o si la conciliación no tuviere éxito, a arbitraje, en la forma dispuesta en el Anexo de la presente Convención.

2. — La parte que tomó las medidas no tendrá derecho a recusarse en la conciliación o al arbitraje conforme a las disposiciones del párrafo precedente, fundada solamente en que los recursos conforme a las leyes locales de sus propios tribunales no se han agotado.

#### ARTÍCULO 9°

1. — La presente Convención permanecerá abierta a la firma hasta el 31 de diciembre de 1970, después de cuya fecha permanecerá abierta para adhesión.

2. — Los Estados miembros de las Naciones Unidas o cualquiera de las agencias especializadas o de la Agencia Internacional de Energía Atómica o las partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia podrán ingresar como partes de esta Convención mediante:

a) La firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o adhesión;

b) La firma sujeta a ratificación, aceptación o aprobación seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) Adhesión.

#### ARTÍCULO 10

1. — La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán mediante la presentación de un instrumento a tal efecto al secretario general de la organización.

2. — Cualquier instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión entregado después de la entrada en vigor de una modificación de la presente Convención respecto de todas las partes existentes o después de haberse cumplido todas las medidas requeridas para la entrada en vigor de la modificación respecto de esas partes, será considerado como aplicable a la Convención así modificada.

#### ARTÍCULO 11

1. — La presente Convención entrará en vigor el nonagésimo día contado desde la fecha en que los gobiernos de 15 Estados la hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan presentado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al secretario general de la organización.

2. — Para cada Estado que con posterioridad ratifique, acepte, apruebe o adhiera a la misma, la presente Convención entrará en vigor el nonagésimo día posterior a la presentación por dicho Estado del correspondiente instrumento.

#### ARTÍCULO 12

1. — La presente Convención podrá ser denunciada por cualquiera de las partes, en cualquier tiempo después de la fecha en que la Convención haya entrado en vigor para ese Estado.

2. — La denuncia será efectuada mediante la presentación de un instrumento al secretario general de la organización.

3. — Una denuncia se hará efectiva un año, o el plazo mayor que se especifique en el instrumento de denuncia, después de su presentación al secretario general de la organización.

#### ARTÍCULO 13

1. — Las Naciones Unidas, cuando sean la autoridad administradora de un territorio, o cualquier Estado parte en esta Convención que tuviere a su cargo las relaciones internacionales de un territorio deberán, tan pron-

lo como sea posible, consultar con las autoridades que correspondan de ese territorio, o tomar tales otras medidas que correspondieren, a fin de hacer extensiva la presente Convención a ese territorio, y podrán en cualquier tiempo mediante notificación por escrito al secretario general de la organización, declarar que la presente Convención se hará extensiva a dicho territorio.

2. — La presente Convención se hará extensiva, desde la fecha del recibo de la notificación, o desde cualquier otra fecha que se especifique en la notificación, al territorio designado en la misma.

3. — Las Naciones Unidas, o cualquier parte que haya hecho una declaración conforme al párr. 1 de este artículo podrán, en cualquier fecha posterior a la fecha en que la Convención se hubiere hecho extensiva en la forma expresada a cualquier territorio, declarar mediante notificación por escrito al secretario general de la organización que esta Convención cesará de hacerse extensiva a cualquier tal territorio designado en la notificación.

4. — Esta Convención estará de hacerse extensiva a cualquier territorio mencionado en tal notificación, en un año, o el plazo más yor que se especifique en la misma, después de la fecha del recibo de la notificación por el secretario general de la organización.

#### ARTÍCULO 14

1. — La organización podrá convocar una conferencia con el objeto de revisar o modificar esta Convención.

2. — La organización deberá convocar una conferencia de los Estados que son parte en esta Convención, para revisarla o modificarla, a pedido de no menos de un tercio de las partes.

#### ARTÍCULO 15

1. — Esta Convención será depositada en manos del secretario general de la organización.

2. — El secretario general de la organización deberá

a) Informar a todos los estados que han firmado o se han adherido a la Convención;

b) De cada nueva firma o presentación de instrumento así como de la fecha de la misma;

c) Del depósito de cualquier instrumento de denuncia de esta Convención así como de la fecha de su presentación;

d) La extensión de esta Convención a cualquier territorio conforme al párr. 1º del art. 12 y la terminación de dicha extensión de conformidad con las disposiciones

del párr. 4 de ese artículo, citando en cada caso la fecha en que esta Convención ha sido hecha extensiva o cesará de ser extensiva a ese territorio.

b) Enviar copias fideles certificadas de esta Convención a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se adhucen a esta Convención.

#### ARTÍCULO 16

Tan pronto como esta Convención entre en vigor, su texto será transmitido por el secretario general de la organización al secretario de las Naciones Unidas para su inscripción y publicación de conformidad con el art. 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

#### ARTÍCULO 17

La presente Convención queda establecida en una copia única, en los idiomas inglés y francés, siendo ambos textos igualmente auténticos. Se prepararán traducciones oficiales en los idiomas castellano y ruso que se depositarán con el original firmado.

En testimonio de lo cual los suscritos debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos al efecto, han firmado la presente Convención.

Hecho en Bruselas, el día 29 de noviembre de 1969.

*Resolución sobre el establecimiento de un fondo internacional de indemnización por daño causado por contaminación por petróleo*

La Conferencia Legal Internacional sobre daño por Contaminación Marítima de 1969

Notando que la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por daño causado por Contaminación de 1969, con el objeto de establecer el principio de estricta responsabilidad y dispone un sistema de seguro u otra garantía financiera obligatoria para los buques que transporten petróleo a granel como carga, no ofrece plena protección para las víctimas en todos los casos.

Reconociendo el punto de vista que se ha suscitado durante la conferencia de que es necesaria alguna forma de plan suplementario de la naturaleza de un fondo internacional para asegurar que una indemnización adecuada se encuentre disponible para las víctimas de accidentes por contaminación de petróleo en gran escala.

Teniendo en cuenta el informe presentado por la comisión de trabajo constituida por el Comité del Whole II para estudiar el problema relacionado con la constitución de un fondo internacional de indemnización,

Entendiendo, sin embargo, que el tiempo de que dispone la conferencia no permite considerar plenamente todos los aspectos de ese plan de indemnización,

Resuelta en la Sesión 10ª del Comité Marítimo Intergubernamental que debiera tan pronto como sea posible, por el Comité de su comité en los otros cuerpos legales que correspondan a un plan de indemnización basado en la existencia de un Fondo Internacional.

Concluyendo que tal plan de indemnización debiera ser basado en cuenta como fundamento de las siguientes pautas:

1. — Las víctimas debieran ser plena y adecuadamente indemnizadas en forma a un sistema basado en el principio de estricta responsabilidad.

2. — El fondo debiera en principio liberar al propietario del buque de la carga económica adicional impuesta por la presente Convención.

Solicitó al IMCO que convocara a más tardar en el año 1971 una conferencia legal internacional para establecer un plan de ese tipo para el petróleo.

*Resolución sobre cooperación internacional relativa a contaminación del petróleo*

Los Estados representados en la conferencia,

Al adoptar la Convención Internacional Relativa a la Intoxicación en alta mar en el caso de Sibilisitas por Contaminación del Petróleo (a que en adelante se hace referencia como "la Convención")

Notando que la contaminación puede ser causada por agentes que no sean petróleo.

Reconociendo que la limitación de la Convención al petróleo no tiene por fin crear ningún derecho de los Estados costeros a protegerse contra la contaminación causada por otros agentes.

Mientras no entre en vigor un instrumento internacional relativo a la contaminación por esos otros agentes o la Convención se haga extensiva a esa contaminación.

Recomienda que la Organización Científica Marítima Intergubernamental intensifique su trabajo en colaboración con todas las organizaciones internacionales interesadas, sobre todos los aspectos de la contaminación por agentes que no sean petróleo.

Recomienda además que los Estados con tratantes que se vieren involucrados en un caso de peligro de contaminación por agentes que no sean petróleo cooperen en forma apropiada en la aplicación total o parcial de las disposiciones de la Convención.

## PROCEDIMIENTO EN SEGUNDA INSTANCIA EN LA APELLACION DE LA SENTENCIA EN JUICIO DE DIVORCIO REGLADO POR EL ART. 67 BIS

SUMARIO 1. Una posición previa.  
2. Dificultades e impugnaciones - 3. Apelación - 4. Agravios o memoria.  
5. Presencia e informe del a quo - 6. Conclusión.

### 1. — UNA POSICIÓN PREVIA

Desde luego al entrar a tratar el tema del procedimiento en la alzada, para el trámite de la apelación en los casos de sentencias de 1ª Instancia que deneguen el divorcio es

por MARIO A. VERA TAPIA

Profesor de Derecho Procesal en la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de Mar del Plata

tatado por el art. 67 bis de la ley 17711 (Adia. XXVIII-B, 1799), es lógico que me encuentre enroldado dentro de la tesis que sostiene la apelabilidad de tales fallos.

No es el propósito de este trabajo insistir en los fundamentos de tal conclusión

— que por otra parte han sido ya bastante resumidos y esgrimidos con circular acierto y precisión (1) —, sino establecer el mecanismo procesal ante el tribunal de apelación. Sin desconocer, desde luego, el ponderable esfuerzo de la tesis contraria (2), posiblemente dispares de que es culpable el vacío o laguna de la ley.

Es decir, concretamente, que se parte de la base, que se supone aceptada, que se

Especial para La Ley. Derechos reservados (ley 11.723)

(1) SANTIAGO PLATONOSKY, "La sentencia dictada en el juicio de divorcio por mutuo consentimiento es apelable", v. LA LEY del 22-7-70.

(2) HECTOR R. GOYENA CORDELL, "Es apelable la sentencia dictada en juicio de divorcio por mutuo consentimiento", Rev. LA LEY, t. 135, p. 1859.

**A N E X O VIII**  
**CONVENIO SOBRE LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE**  
**RECLAMACIONES DE DERECHO MARITIMO, 1976**

CONVENIO SOBRE LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE  
RECLAMACIONES DE DERECHO MARITIMO, 1976

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

CONSIDERANDO que es deseable establecer de común acuerdo reglas uniformes relativas a la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo,

DECIDEN concertar un Convenio conducente a dicho fin y convienen:

CAPITULO I – EL DERECHO DE LIMITACION

Artículo 1

*Personas con derecho a la limitación de responsabilidad*

1. Los propietarios de buques y los salvadores, tal como se les define a continuación, podrán limitar la responsabilidad nacida de las reclamaciones que se enumeran en el Artículo 2, acogiéndose a las disposiciones del presente Convenio.
2. Por propietario se entenderá el propietario, el fletador, el gestor naval y el armador de un buque de navegación marítima.
3. Por salvador se entenderá toda persona que preste servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento. Figurarán también entre estas operaciones aquéllas a que se hace referencia en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 del Artículo 2.
4. Si se promueven cualesquiera de las reclamaciones enunciadas en el Artículo contra cualquier persona de cuyas acciones, omisiones o negligencias sean responsables el propietario o el salvador, esa persona podrá invocar el derecho de limitación de la responsabilidad estipulado en el presente Convenio.
5. En el presente Convenio, la responsabilidad del propietario de un buque comprenderá la responsabilidad nacida de una acción incoada contra el buque mismo.
6. Todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de conformidad con las reglas del presente Convenio tendrá derecho a gozar de los privilegios del Convenio en la misma medida que el asegurado.
7. El hecho de invocar la limitación de responsabilidad no constituirá una admisión de responsabilidad.

## Artículo 2

### Reclamaciones sujetas a limitación

1. A reserva de lo dispuesto en los Artículos 3 y 4, estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad:

- a) reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas (incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación), que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de esas causas;
- b) reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retrasos en el transporte por mar de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos;
- c) reclamaciones relacionadas con otros perjuicios derivados de la violación de derechos que no sean contractuales, irrogados en directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento,
- d) reclamaciones relacionadas con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque;
- e) reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento;
- f) reclamaciones promovidas por una persona que no sea la persona responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, y los ocasionados ulteriormente por tales medidas.

2. Las reclamaciones establecidas en el párrafo 1 estarán sujetas a limitación de responsabilidad aun cuando sean promovidas por vía de recurso o a fines de indemnización, en régimen contractual o de otra índole. Sin embargo, las reclamaciones promovidas de conformidad con lo dispuesto en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 no estarán sujetas a limitación de responsabilidad en la medida en que guarden relación con una remuneración concertada por contrato con la persona responsable.

## Artículo 3

### Reclamaciones que no pueden ser objeto de limitación

Las reglas del presente Convenio no serán de aplicación en los casos de:

- a) reclamaciones relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento o con contribución a la avería gruesa;

- b) reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, en el sentido que se da a tales daños en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, del 29 de noviembre de 1969, y en toda enmienda o Protocolo correspondiente al mismo que esté en vigor;
- c) reclamaciones sujetas a lo dispuesto en cualquier Convenio internacional o legislación nacional que rijan o prohíban la limitación de la responsabilidad por daños nucleares;
- d) reclamaciones contra el propietario de un buque nuclear relacionadas con daños nucleares;
- e) reclamaciones promovidas por los empleados del propietario o del salvador cuyo cometido guarde relación con el buque o con las operaciones de auxilio o salvamento, y las reclamaciones promovidas por los herederos de aquéllos o por personas a su cargo u otras que tengan derecho a promoverlas si, en virtud de la ley que regule el contrato de servicio concertado entre el propietario del buque o el salvador y dichos empleados, el propietario o el salvador no tienen derecho a limitar su responsabilidad respecto de dichas reclamaciones o si la mencionada ley sólo les permite limitar su responsabilidad a una cuantía que sea superior a la estipulada en el Artículo 6.

## Artículo 4

### Conducta que excluye el derecho a la limitación

La persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción o una omisión suyas y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio.

## Artículo 5

### Reconveniciones

Cuando una persona con derecho a limitación de responsabilidad en virtud de las reglas del presente Convenio pueda hacer valer frente al titular de una reclamación otra reclamación originada por el mismo acontecimiento, se contrapondrán las cuantías de ambas reclamaciones, y lo dispuesto en el presente Convenio será aplicable solamente a la diferencia que pueda haber.

## CAPITULO II – LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD

### Artículo 6

#### *Límites generales*

1. Los límites de responsabilidad para reclamaciones que, siendo distintas de las mencionadas en el Artículo 7, surjan en cada caso concreto, se calcularán con arreglo a los siguientes valores:

- a) respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales,
  - i) 333.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i), de 501 a 3.000 toneladas, 500 unidades de cuenta por tonelada; de 3.001 a 30.000 toneladas, 333 unidades de cuenta por tonelada; de 30.001 a 70.000 toneladas, 250 unidades de cuenta por tonelada; y por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 167 unidades de cuenta;
- b) respecto de toda otra reclamación,
  - i) 167.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i), de 501 a 30.000 toneladas, 167 unidades de cuenta por tonelada; de 30.001 a 70.000 toneladas, 125 unidades de cuenta por tonelada; y por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 83 unidades de cuenta.

2. Si la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1 a) no basta para satisfacer en su totalidad las reclamaciones mencionadas en él, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1 b) para saldar la diferencia impagada de las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 a), y esa diferencia tendrá la misma prelación que las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 b).

3. No obstante, sin perjuicio de ejercer el derecho a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2, todo Estado Parte podrá estipular en su legislación nacional que las reclamaciones relacionadas con daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación tengan, en relación con las otras reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 b), la prelación que establezca esa legislación.

4. Los límites de responsabilidad aplicables al salvador que no opere desde un buque o al salvador que opere exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual esté prestando servicios de auxilio o salvamento, se calcularán sobre la base de un arqueo de 1.500 toneladas.

5. A los fines del presente Convenio, por arqueo del buque se entenderá el arqueo bruto calculado de conformidad con las Reglas que figuran en el Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

### Artículo 7

#### *Límite para las reclamaciones vinculadas a pasajeros*

1. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el límite de responsabilidad del propietario de éste será una cantidad de 46.666 unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 25 millones de unidades de cuenta.

2. A los fines del presente Artículo, por "reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque" se entenderá toda reclamación promovida por cualquiera de las personas transportadas en dicho buque o en nombre de ellas que viaje:

- a) en virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o,
- b) con el consentimiento del transportista, acompañando a un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías.

### Artículo 8

#### *Unidad de cuenta*

1. La unidad de cuenta a que se hace referencia en los Artículos 6 y 7 es el Derecho Especial de Giro tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en los Artículos 6 y 7 se convertirán en moneda nacional del Estado en que se invoque la limitación, de acuerdo con el valor oficial de la moneda en la fecha en que haya sido constituido el fondo para la limitación, se efectúe el pago o se constituya la fianza que, de conformidad con la ley de ese Estado, sea equivalente a tal pago. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha en que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado Parte.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 podrán, cuando se produzca la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o cuando se produzcan la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad estipulados en el presente Convenio aplicables en los territorios de aquéllos se fijarán de la forma siguiente:

- a) respecto del Artículo 6 1 a), en una cuantía de:
  - i) 5 millones de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):
    - de 501 a 3.000 toneladas, 7.500 unidades monetarias por tonelada;
    - de 3.001 a 30.000 toneladas, 5.000 unidades monetarias por tonelada;
    - de 30.001 a 70.000 toneladas, 3.750 unidades monetarias por tonelada; ypor cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 2.500 unidades monetarias; y
- b) respecto del Artículo 6 1 b), en una cuantía de:
  - i) 2 millones y medio de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):
    - de 501 a 30.000 toneladas, 2.500 unidades monetarias por tonelada;
    - de 30.001 a 70.000 toneladas, 1.850 unidades monetarias por tonelada; ypor cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 1.250 unidades monetarias; y
- c) respecto del Artículo 7 1, en una cantidad de 700.000 unidades monetarias multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 375 millones de unidades monetarias.

Los párrafos 2 y 3 del Artículo 6 son de aplicación por tanto a los apartados a) y b) del presente párrafo.

3. La unidad monetaria a que se hace referencia en el párrafo 2 corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión a la moneda nacional de las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 2 se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Parte las cuantías a que se hace referencia en los Artículos 6 y 7 dándoles el mismo valor real que en dichos Artículos se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Partes informarán al depositario de cuál fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 3, según sea el caso, en el momento en que se produzca la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o al depositar el instrumento a que hace referencia el Artículo 16, y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión.

#### Artículo 9

##### *Acumulación de reclamaciones*

1. Los límites de responsabilidad determinados de acuerdo con el Artículo 6 se aplicarán al total de las reclamaciones surgidas en cada caso concreto:

- a) contra la persona o las personas mencionadas en el Artículo 1 2 y contra cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllas responsables;
- b) contra el propietario de un buque que preste servicios de auxilio o salvamento desde ese buque y el salvador o los salvadores que operen desde dicho buque y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllas responsables; o
- c) contra el salvador o los salvadores que no operen desde un buque o que operen exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual se estén prestando los servicios de auxilio o salvamento, y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllas responsables.

2. Los límites de responsabilidad determinados de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7 se aplicarán al total de las reclamaciones regidas por dicho Artículo que puedan surgir en cada caso concreto contra la persona o las personas mencionadas en el Artículo 1 2 respecto del buque a que se hace referencia en el Artículo 7, y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllas responsables.

#### Artículo 10

##### *Limitación de la responsabilidad sin constitución de fondo de limitación*

1. Se podrá invocar la limitación de la responsabilidad aun cuando no haya sido constituido el fondo de limitación mencionado en el Artículo 11. No obstante, un Estado Parte podrá disponer en su legislación nacional que cuando ante sus tribunales se incoe una acción tendente a hacer valer una reclamación sujeta a limitación, la persona responsable sólo pueda invocar el derecho a limitar su responsabilidad si se ha constituido un fondo de limitación de conformidad con las disposiciones del presente Convenio o si dicho fondo se constituye al invocar el derecho a limitar la responsabilidad.

2. Cuando se invoque la limitación de responsabilidad sin previa constitución de un fondo de limitación, serán aplicables las disposiciones del Artículo 12.

3. Las cuestiones de procedimiento que puedan surgir en la aplicación de lo dispuesto en el presente Artículo serán dirimidas de conformidad con la legislación nacional del Estado Parte en el cual se incoe la acción.

## CAPITULO III – EL FONDO DE LIMITACION

### Artículo 11

#### *Constitución del fondo*

1. Toda persona presuntamente responsable podrá constituir un fondo ante el tribunal u otra autoridad competente en cualquier Estado Parte en el que se haya iniciado la actuación respecto de reclamaciones sujetas a limitación. Integrará dicho fondo la suma de las cantidades que entre las establecidas en los Artículos 6 y 7 sean aplicables a reclamaciones en relación con las cuales esa persona pueda ser responsable, junto con los intereses correspondientes devengados desde la fecha del acontecimiento que originó la responsabilidad hasta la fecha de constitución del fondo. El fondo así constituido sólo podrá utilizarse para satisfacer las reclamaciones respecto de las cuales se pueda invocar la limitación de responsabilidad.

2. El fondo podrá ser constituido depositando la suma o aportando una garantía que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado Parte o en que aquél sea constituido y que el tribunal u otra autoridad competente considere suficiente.

3. El fondo constituido por una de las personas mencionadas en los apartados a), b) y c) del párrafo 1 del Artículo 9 ó en el párrafo 2 de este mismo Artículo se entenderá constituido por todas las personas mencionadas en dichos apartados o párrafo.

### Artículo 12

#### *Distribución del fondo*

1. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1, 2 y 3 del Artículo 6 y en el Artículo 7, el fondo será distribuido entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones que respectivamente les hayan sido reconocidas como imputables al fondo.

2. Si, antes de que se distribuya el fondo, la persona responsable, o su asegurador, ha satisfecho una reclamación imputable al fondo, dicha persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, en los derechos que la persona indemnizada habría disfrutado en virtud del presente Convenio.

3. El derecho de subrogación estipulado en el párrafo 2 podrá ser ejercitado también por personas que no sean las allí mencionadas por lo que respecta a cualquier cantidad por ellas pagadas en concepto de indemnización, pero solamente en la medida en que la legislación nacional aplicable permita tal subrogación.

4. Cuando la persona responsable o cualquier otra demuestre que puede estar obligada a pagar, en fecha posterior, la totalidad o parte de la indemnización con respecto a la cual tal persona habría podido ejercitar el derecho de subrogación que confieren los párrafos 2 y 3 si se hubiera pagado la indemnización antes de la distribución del fondo, el tribunal o cualquier otra autoridad competente del Estado en que se constituyó el fondo podrá ordenar que se reserve provisionalmente una cantidad suficiente para que tal persona pueda, en la fecha posterior de que se trate, hacer valer su reclamación contra el fondo.

### Artículo 13

#### *Acciones excluidas*

1. Cuando se haya constituido un fondo de limitación de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11, ninguna persona que haya promovido una reclamación imputable al fondo podrá ejercitar derecho alguno relacionado con tal reclamación haciéndolo valer contra otros bienes de la persona que haya constituido el fondo o en cuyo nombre fue aquél constituido.

2. Tras la constitución de un fondo de limitación de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11, todo buque o cualesquiera otros bienes pertenecientes a una persona en nombre de la cual haya sido constituido el fondo, o cualquier fianza depositada a ese efecto, que hayan sido embargados o secuestrados dentro de la jurisdicción de un Estado Parte para responder de una reclamación que quepa promover contra tal fondo, podrán quedar liberados mediante levantamiento ordenado por el tribunal u otra autoridad competente de dicho Estado. No obstante, el levantamiento se ordenará desde luego si el fondo de limitación ha sido constituido

- en el puerto en que se produjo el acontecimiento o, si se produjo fuera de puerto, en el primer puerto en que después se haga escala, o
- en el puerto de desembarco respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales; o
- en el puerto de descarga respecto de daños inferidos al cargamento, o
- en el Estado en que se efectúe el embargo.

3. Lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 será de aplicación solamente si el reclamante puede promover su reclamación contra el fondo de limitación ante el tribunal que administre dicho fondo y éste se halla realmente disponible y es libremente transferible.

### Artículo 14

#### *Legislación aplicable*

A reserva de lo dispuesto en el presente Capítulo, las reglas relativas a la constitución y distribución del fondo de limitación y todas las reglas de procedimiento aplicables al respecto estarán a su vez regidas por la legislación del Estado Parte en que se constituya el fondo.



## Artículo 15

1. El presente Convenio será aplicable siempre que cualquiera de las personas a que se hace referencia en el Artículo 1 trate de limitar su responsabilidad ante un tribunal de un Estado Parte o trate de conseguir el levantamiento del embargo de un buque o de otros bienes o la devolución de cualquier fianza depositada dentro de la jurisdicción de dicho Estado. No obstante, todo Estado Parte podrá excluir total o parcialmente de la aplicación del presente Convenio a cualquiera de las personas a que se hace referencia en el Artículo 1 que en el momento en que se invoquen las reglas del presente Convenio ante los tribunales del Estado de que se trate no tenga su residencia habitual en un Estado Parte o no tenga su sede comercial en un Estado Parte, o bien a cualquier buque respecto del cual se invoque el derecho a la limitación de responsabilidad o se trate de conseguir el levantamiento del embargo y que en el momento citado no enarbore el pabellón de un Estado Parte.

2. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a los buques que sean:

- a) de conformidad con la legislación del Estado de que se trate, buques destinados a vías navegables interiores;
- b) buques de arqueo inferior a 300 toneladas.

El Estado Parte que opte por hacer uso de la facultad estipulada en el presente párrafo notificará al depositario cuáles son los límites de responsabilidad adoptados en su legislación nacional o bien el hecho de que no existen tales límites.

3. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a las reclamaciones surgidas en casos en que no se vean afectados en modo alguno intereses de personas que sean súbditos de otros Estados Partes.

4. Los tribunales de un Estado Parte no aplicarán el presente Convenio a buques construidos o adaptados para la realización de operaciones de perforación y utilizados en ellas:

- a) si ese Estado ha fijado, de conformidad con su legislación nacional, un límite de responsabilidad superior al que de otro modo regiría según lo estipulado en el Artículo 6; o
- b) si ese Estado se ha constituido en Parte en un Convenio internacional que regule el sistema de responsabilidad respecto de tales buques.

En los casos en que sea de aplicación el apartado a), el Estado Parte informará de ello al depositario.

5. El presente Convenio no será aplicable a:

- a) vehículos de sustentación neumática;
- b) plataformas flotantes construidas para la exploración o la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos.

## Artículo 16

*Firma, ratificación y adhesión*

1. El presente Convenio estará abierto a la firma, para todos los Estados, en la sede de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada "la Organización") del 1 de febrero de 1977 al 31 de diciembre de 1977, y a partir de esta segunda fecha seguirá abierto a efectos de adhesión.

2. Todos los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando el oportuno instrumento oficial ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el Secretario General").

## Artículo 17

*Entrada en vigor*

1. El presente Convenio entrará en vigor el día primero del mes inmediatamente posterior al año siguiente a la fecha en que doce Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado los instrumentos requeridos a fines de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para todo Estado que deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Convenio o que firme éste sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, una vez se hayan cumplido los requisitos necesarios para que entre en vigor pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, surtirán efecto en la fecha de entrada en vigor del Convenio o el día primero del mes que suceda al nonagésimo día siguiente a la fecha en que se firme el Convenio o se deposite el instrumento, si ésta es posterior.

3. Para todo Estado que ulteriormente se constituya en Parte en el presente Convenio, éste entrará en vigor el día primero del mes que suceda a la expiración de un plazo de noventa días después de la fecha en que el Estado de que se trate haya depositado su instrumento.

4. Respecto de las relaciones que hayan de mediar entre Estados que ratifiquen, acepten o aprueben el presente Convenio o se adhieren a él, el Convenio reemplazará y dejará sin efecto al Convenio internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, 1957, hecho en Bruselas el 10 de octubre de 1957, y al Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

#### Artículo 18

##### *Reservas*

1. Todo Estado, en el momento en que se produzcan la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, podrá reservarse el derecho a excluir la aplicación de los apartados d) y e) del párrafo 1 del Artículo 2. No se admitirá ninguna otra reserva en relación con las disposiciones de fondo del presente Convenio.

2. Las reservas hechas en el momento de la firma deberán ser confirmadas al tiempo de producirse la ratificación, la aceptación o la aprobación.

3. Todo Estado que haya hecho una reserva respecto del presente Convenio podrá anularla en cualquier momento mediante una notificación dirigida al Secretario General. Tal anulación surtirá efecto en la fecha en que se reciba la notificación. Si en la notificación se manifiesta que la anulación de una reserva debe surtir efecto en la fecha concreta que allí se indique, y ésta es posterior a la fecha en que el Secretario General reciba la notificación, la anulación surtirá efecto en dicha fecha posterior.

#### Artículo 19

##### *Denuncia*

1. El presente Convenio podrá ser denunciado por un Estado Parte en cualquier momento, transcurrido un año desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para dicho Estado.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General.

3. La denuncia surtirá efecto el día primero del mes inmediatamente posterior a la expiración del año siguiente a la fecha en que se depositó el instrumento, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

#### Artículo 20

##### *Revisión y enmienda*

1. La Organización podrá convocar la oportuna conferencia para revisar o enmendar el presente Convenio.

2. A petición de un tercio cuando menos de las Partes en el Convenio, la Organización convocará una conferencia de los Estados Partes para revisar o enmendar el Convenio.

3. Después de la fecha de entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que sea depositado será considerado como de aplicación al Convenio enmendado, a menos que en el instrumento se declare explícitamente la intención contraria.

#### Artículo 21

##### *Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria*

1. No obstante las disposiciones del Artículo 20, la Organización, de conformidad con los párrafos 2 y 3 del presente Artículo, convocará una conferencia cuyo sólo objeto sea modificar las cuantías fijadas en los Artículos 6, 7 y 8 2, o sustituir una de las dos unidades definidas en los párrafos 1 y 2 del Artículo 8, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio de consideración en su valor real se modificarán esas cuantías.

2. La Organización convocará una conferencia de esta índole a petición de un cuarto cuando menos de los Estados Partes.

3. Para tomar la decisión de modificar las cuantías o de sustituir las unidades por otras unidades de cuenta se necesitará una mayoría de dos tercios de los Estados Partes presentes y votantes en la conferencia.

4. Todo Estado que deposite su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del Convenio, o de adhesión a éste, con posterioridad a la entrada en vigor de una enmienda, dará aplicación al Convenio enmendado.

#### Artículo 22

##### *Depositario*

1. El presente Convenio será depositado ante el Secretario General.

2. El Secretario General

a) remitirá ejemplares auténticos del presente Convenio, debidamente certificados, a todos los Estados que fueron invitados a asistir a la Conferencia sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo y a cualquier otro Estado que se haya adherido al Convenio.

b) Informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo, de:

- i) cada nueva firma y cada depósito de instrumento que se vayan produciendo, con cualquier reserva que pueda acompañarlos, y de la fecha en que se produzcan;
- ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio y de toda enmienda al mismo;
- iii) toda denuncia del presente Convenio y de la fecha en que tal denuncia surta efecto;
- iv) toda enmienda aprobada de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 20 ó 21;
- v) toda comunicación que haga precisa cualquiera de los Artículos del presente Convenio.

3. Coincidiendo con la entrada en vigor del presente Convenio el Secretario General remitirá un ejemplar auténtico del mismo, debidamente certificado, a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

### Artículo 23

#### *Idiomas*

El presente Convenio está redactado en un solo original en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

HECHO EN LONDRES el día diecinueve de noviembre de mil novecientos setenta y seis.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto, firman el presente Convenio.

**ENTENDIMIENTO A QUE HA LLEGADO LA CONFERENCIA ACERCA DE LA PARTICIPACION EN EL CONVENIO Y DE LA ACTUACION DEL SECRETARIO GENERAL DE LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL (OCMI) EN EL DESEMPEÑO DE LAS FUNCIONES DE DEPOSITARIO QUE LE CORRESPONDEN**

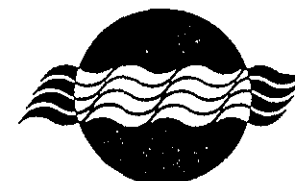
De conformidad con las propias disposiciones del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, todos los Estados podrán constituirse en Partes de éste y el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) asumirá las funciones de depositario. Queda entendido por la Conferencia que el Secretario General, en el desempeño de sus funciones como depositario de un Convenio en el que figura una cláusula de posible participación de "todos los Estados", seguirá la costumbre de la Asamblea General de las Naciones Unidas en cuanto a la aplicación de una cláusula de esta índole y que, siempre que las circunstancias lo aconsejen, recabará la opinión de la Asamblea de la OCMI antes de hacerse cargo de una firma o un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

**A N E X O I X**  
**FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS DEBIDO A LA**  
**CONTAMINACION POR HIDROCARBURO**

# FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

INFORMACION GENERAL SOBRE  
RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACION  
POR DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACION  
POR HIDROCARBUROS

217



Fondo Internacional de indemnización de daños  
debidos a la contaminación por hidrocarburos

4 Albert Embankment  
Londres SE1 7SR  
Reino Unido

Teléfono: 071-582 2606  
Telefax: 071-735 0326  
Télex: 23588 IMOLDN G

Febrero de 1992

---

---

## 1 INTRODUCCION

---

---

La indemnización de los daños causados por derrames de hidrocarburos procedentes de buques tanque cargados se rige por dos convenios internacionales: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de responsabilidad civil) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo). Estos convenios fueron elaborados bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El Convenio de responsabilidad civil determina la responsabilidad de los propietarios de buques por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. En dicho convenio se establece el principio de la responsabilidad objetiva del propietario del buque y se crea un sistema de seguro obligatorio de la responsabilidad. Normalmente el propietario del buque tiene derecho a limitar su responsabilidad a una cantidad que se determina en función del arqueo de su buque. Este convenio entró en vigor en 1975.

El Convenio del Fondo, que es complementario del Convenio de responsabilidad civil, establece un régimen de indemnización a las víctimas en los casos en que la indemnización en virtud del Convenio de responsabilidad civil es insuficiente. El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC) se estableció en virtud del Convenio del Fondo, cuando éste entró en vigor en 1978. El FIDAC es una organización intergubernamental de ámbito mundial establecida con el fin de administrar el régimen de indemnización creado por el Convenio del Fondo. Todo Estado que pasa a ser Parte en el Convenio del Fondo se convierte en Miembro del FIDAC. La organización tiene su sede en Londres.

Al 1º de febrero de 1992, 70 Estados eran Partes en el Convenio de responsabilidad civil y 48 Estados en el Convenio del Fondo. La lista de los Estados Contratantes figura en el anexo.

---

---

Tanto el Convenio de responsabilidad civil como el Convenio del Fondo fueron modificados por protocolos en 1976 y 1984. Las enmiendas de 1976 fueron esencialmente de forma. Los protocolos de 1984, por el contrario, introdujeron modificaciones fundamentales en los convenios

---

---

## 2 CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

---

---

### 2.1 Ambito de aplicación

El Convenio de responsabilidad civil se aplica a los **daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultantes de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque cargados.**

El Convenio cubre los daños ocasionados por contaminación en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el Convenio El Estado cuyo pabellón enarbola el buque tanque y la nacionalidad del propietario del buque no importan para determinar el ámbito de aplicación del Convenio de responsabilidad civil.

La noción de **daños ocasionados por contaminación** comprende las medidas que se adopten, dondequiera que sea, para prevenir o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Parte en los convenios ("medidas preventivas").

El Convenio de responsabilidad civil se aplica sólo a los daños causados o a las medidas adoptadas después de un siniestro en el que se haya producido una fuga o descarga de hidrocarburos. El Convenio no se aplica a las medidas destinadas a eliminar la propia amenaza, es decir, a las medidas preventivas que resultan tan eficaces que no llega a producirse ningún derrame de hidrocarburos desde el buque tanque en cuestión

El Convenio se aplica únicamente a los buques que transportan hidrocarburos a granel como carga, es decir, normalmente, **buques tanque cargados**. Por lo tanto, el Convenio no abarca los derrames procedentes de buques tanque que viajan en lastre, ni tampoco los derrames de combustible líquido de buques que no sean buques tanque

El Convenio de responsabilidad civil no cubre los daños ocasionados por **hidrocarburos no persistentes**. Los derrames de gasolina, aceite diesel ligero, keroseno, etc, no entran, por tanto, en el ámbito del Convenio

---

## 2.2 Responsabilidad objetiva

El propietario de un buque tiene la responsabilidad objetiva (es decir, es responsable aun en el caso de que haya ausencia de culpa) de los daños causados por la contaminación resultante del derrame de hidrocarburos procedentes de su buque como consecuencia de un siniestro. Sólo podrá quedar exento de responsabilidad en algunos casos particulares, a saber, cuando:

- a) los daños se debieron a un acto de guerra o a un desastre natural grave,
- b) los daños se debieron totalmente al sabotaje de terceros, o
- c) los daños se debieron totalmente a la falta de mantenimiento de las ayudas a la navegación por parte de las autoridades.

Las causas de exención son muy limitadas y el propietario es responsable de los daños por contaminación en casi todos los siniestros.

## 2.3 Limitación de la responsabilidad

Con arreglo a ciertas condiciones, el propietario de un buque tiene derecho a limitar su responsabilidad a una cuantía de 133 DEG (186 dólares EEUU) por cada tonelada de arqueo del buque o de 14 millones de DEG (19,5 millones de dólares EEUU) si ésta es inferior <sup><1></sup> (véase la figura 1). Si un demandante prueba que el siniestro se produjo como resultado de la culpa personal ("la falta concreta o culpa") del propietario, éste perderá el derecho a limitar su responsabilidad.

---

<1> Las cuantías especificadas en el Convenio de responsabilidad civil y en el Convenio del Fondo estaban expresadas inicialmente en francos (oro) (francos Poincaré). Tras la adopción de los Protocolos de 1976, dichas cuantías están expresadas en los Derechos Especiales de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional. La cuantía expresada en DEG se convierte a la moneda nacional aplicando el tipo de cambio vigente en el mercado. Las cifras que aparecen en dólares en esta publicación se han calculado de acuerdo con el tipo de cambio vigente el 30 de enero de 1992 (1,39921 dólares EEUU = 1 DEG).

---

## 2.4 Encauzamiento de la responsabilidad

En virtud del Convenio de responsabilidad civil, sólo pueden promoverse reclamaciones relacionadas con daños por contaminación contra la persona inscrita como propietario del buque tanque en cuestión. Esto no impide que las víctimas puedan reclamar una indemnización a personas que no sean el propietario del buque fuera del marco del Convenio. No obstante, el Convenio prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario. Este tiene derecho a recurrir contra terceros de conformidad con la legislación nacional.

## 2.5 Seguro obligatorio

El propietario de un buque tanque que transporte como carga más de 2000 toneladas de hidrocarburos persistentes está obligado a mantener un seguro que cubra su responsabilidad en virtud del Convenio de responsabilidad civil. Los buques tanque deben llevar a bordo un certificado que atestigüe la cobertura del seguro. Este certificado también es obligatorio para los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no es Parte en el Convenio cuando entran en un puerto o instalación terminal de un Estado Parte o salen de él.

## 2.6 Competencia de los tribunales

Sólo pueden promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales del Estado Parte en el Convenio en cuyo territorio o mar territorial se causaron los daños.



---

---

### 3 CONVENIO DEL FONDO

---

---

#### 3.1 Finalidad del Convenio del Fondo

Las funciones principales del Convenio del Fondo son proporcionar indemnización complementaria a quienes no pueden obtener una indemnización plena de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en virtud del Convenio de responsabilidad civil, y resarcir al propietario de parte de su responsabilidad en virtud de dicho Convenio.

Como el Convenio del Fondo es un convenio complementario del Convenio de responsabilidad civil, sólo los Estados que son Partes en el Convenio de responsabilidad civil pueden constituirse en Partes en el Convenio del Fondo y convertirse, por tanto, en Miembros del FIDAC.

#### 3.2 Indemnización complementaria

El FIDAC indemniza a toda persona que ha sufrido daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en un Estado Parte en el Convenio del Fondo si dicha persona no puede obtener indemnización plena en virtud del Convenio de responsabilidad civil por una de las siguientes razones:

- a) de los daños por contaminación no nace responsabilidad en virtud del Convenio de responsabilidad civil, por ejemplo, porque el propietario pueda acogerse a una de las causas de exención previstas en el Convenio (véase la sección 2.2 supra);
- b) el propietario es financieramente insolvente para cumplir con sus obligaciones en virtud del Convenio de responsabilidad civil y su seguro es insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización de los daños por contaminación,
- c) la cuantía de los daños rebasa la responsabilidad del propietario en virtud del Convenio de responsabilidad civil.

La experiencia del FIDAC ha demostrado que la mayoría de los siniestros corresponde a la categoría c).

El FIDAC queda exento de su obligación de indemnizar si prueba que los daños por contaminación fueron consecuencia de un acto de guerra o fueron ocasionados por un derrame procedente de un buque de guerra.

El FIDAC no está obligado a indemnizar si el demandante no puede demostrar que los daños fueron consecuencia de un siniestro relacionado con uno o más buques. Así pues, los derrames de hidrocarburos procedentes de una fuente no identificada no están cubiertos por el Convenio del Fondo.

#### Indemnización en virtud de los Convenios

Dólares EEUU  
(millones)

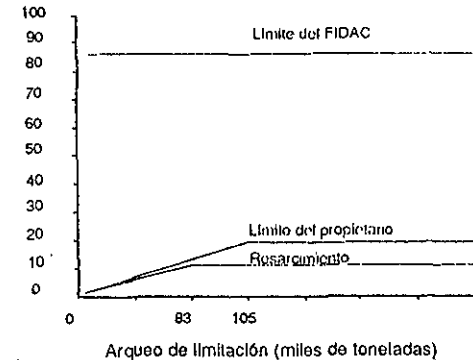


Figura 1

#### 3.3 Limite de la indemnización

La cuantía de la indemnización pagadera por el FIDAC en lo que respecta a un siniestro está limitada a un total de 60 millones de DEG (84 millones de dólares EEUU), cifra que incluye la suma pagada por

---

el propietario (o por su asegurador) en virtud del Convenio de responsabilidad civil (véase la figura 1).

De los 60 siniestros de los que se ha ocupado el FIDAC hasta la fecha, sólo dos dieron lugar a reclamaciones que superaban el límite de indemnización aplicable al siniestro. En todos los demás casos, la cuantía total de las indemnizaciones ha sido muy inferior a la cuantía de indemnización disponible.

#### 3.4 Resarcimiento del propietario del buque

El FIDAC resarce a los propietarios de buques matriculados en un Estado Parte en el Convenio del Fondo o que enarbolan su pabellón en una parte de la cuantía total de su responsabilidad en virtud del Convenio de responsabilidad civil. La cuantía máxima pagadera por el FIDAC al propietario del buque es de 33 DEG (46 dólares EEUU) por cada tonelada de arqueo del buque en el caso de los buques hasta de 83 333 toneladas; en lo que respecta a los buques de más de este arqueo, la cuantía pagadera por cada tonelada de arqueo del buque se aumenta hasta alcanzar el máximo de 5 667 000 DEG (7,9 millones de dólares EEUU) para los buques de más de 105 000 toneladas.

El FIDAC queda exento de su obligación de pagar una indemnización si prueba que los daños se debieron a la conducta dolosa del propietario. También queda exonerado de sus obligaciones si prueba que, como resultado de la falta personal del propietario, los daños se debieron al incumplimiento de las prescripciones establecidas en determinados convenios internacionales (SOLAS 74, SOLAS 78, MARPOL 73/78, Convenio de líneas de carga, 1976, y Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir abordajes, 1972).

#### 3.5 Financiación del FIDAC

Los pagos de indemnizaciones y resarcimientos, así como los gastos administrativos del FIDAC, se financian mediante las contribuciones que se exigen a toda persona que durante un año civil haya recibido más de 150 000 toneladas de petróleo crudo y fueloil pesado (hidrocarburos sujetos a contribución) en un Estado Parte en el Convenio del Fondo

---

Las contribuciones se calculan a partir de informes sobre los hidrocarburos recibidos por cada contribuyente. Los Gobiernos de los Estados Miembros del FIDAC presentan esos informes, pero las contribuciones son abonadas directamente al FIDAC por cada contribuyente. Los Gobiernos no tienen ninguna responsabilidad respecto de dichos pagos, a menos que la hayan asumido voluntariamente.

Los hidrocarburos sujetos a contribución se contabilizan cada vez que se reciben en los puertos o instalaciones terminales de un Estado Miembro del Fondo, tras haber sido transportados por mar. El término recibido hace referencia a la recepción de hidrocarburos en tanques o depósitos inmediatamente después de haber sido transportado por mar. En este contexto no importa el lugar de carga: los hidrocarburos pueden haber sido importados del exterior o haberse transportado desde otro puerto del mismo país o traído en un buque desde una plataforma de producción mar adentro. También se tiene en cuenta a fines de contribución todo hidrocarburo recibido para su transbordo con destino a otro puerto o su ulterior transporte a través de un oleoducto.

Existen dos tipos de contribuciones: **iniciales y anuales.**

Las contribuciones iniciales son pagaderas cuando un Estado pasa a ser Miembro del FIDAC. Se calculan a razón de 0,04718 francos-oro (0,0044 dólares EEUU) por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por cada contribuyente. Si durante el año civil anterior a aquel en el que un Estado Contratante pasa a ser Miembro del FIDAC ninguna persona recibió hidrocarburos sujetos a contribución en cantidades superiores a 150 000 toneladas, no se paga ninguna contribución inicial con respecto a dicho Estado.

Las contribuciones anuales están destinadas a hacer frente al pago de las cuantías de indemnización y resarcimiento que se prevea haya de efectuar el FIDAC, así como a los gastos de administración de éste, durante el año siguiente. Cada contribuyente paga una suma fija por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida. Esa cantidad fija la decide cada año la Asamblea del FIDAC.



El Director del FIDAC entrega una factura a cada contribuyente una vez que la Asamblea ha decidido imponer contribuciones anuales. A menos que la Asamblea decida otra cosa, las contribuciones anuales son pagaderas el 1º de febrero del año siguiente a aquel en el que la Asamblea haya decidido imponer contribuciones.

Los pagos efectuados por el FIDAC con respecto a reclamaciones de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos varían mucho de un año a otro. Como consecuencia de ello, el nivel de las contribuciones al FIDAC también varía de un año a otro, como puede verse en el cuadro siguiente, en el que figuran las contribuciones recaudadas durante el período 1979-1991. Para dar una idea del coste que supone para los contribuyentes ser Miembros del FIDAC, también se han incluido en el cuadro las contribuciones anuales pagaderas durante esa período para una persona que recibió un millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución cada año.

Figura 2 Contribuciones al FIDAC (en libras esterlinas)

	Total de contribuciones	Contribución por tonelada	Contribución por 1 millón de toneladas
Contribuciones iniciales		0,0022479	2 248
Contribuciones anuales			
1979	750 000	0,0008455	845
1980	10 000 000	0,0126100	12 610
1981	500 000	0,0005690	569
1982	860 000	0,0010357	1 036
1983	24 106 000	0,0260786	26 079
1984	0	0,0000000	0
1985	1 500 000	0,0018306	1 831
1986	1 800 000	0,0023360	2 336
1987	1 200 000	0,0015347	1 535
1988	2 950 000	0,0037599	3 760
1989	4 800 000	0,0060256	6 026
1990	500 000	0,0005563	556
1991	26 700 000	0,0287013	28 701

Cabe señalar que el 90,5% de las contribuciones al fondo general de 1991 fueron abonadas por contribuyentes de diez de los 48 Estados Miembros del FIDAC, como puede verse en el diagrama siguiente:

Contribuciones al fondo general de 1991

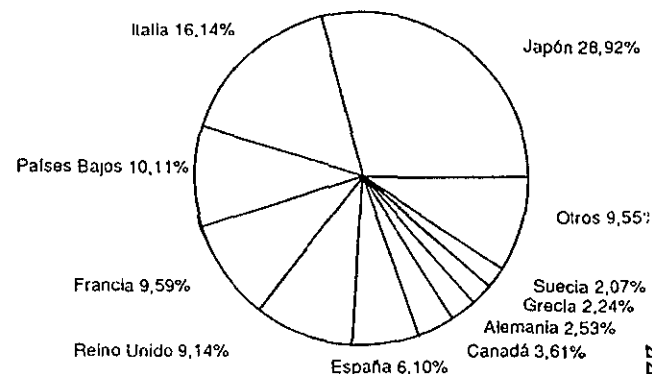


Figura 3

### 3.6 Organización del FIDAC

El FIDAC consta de una Asamblea, un Comité Ejecutivo y una Secretaría

La Asamblea, que está constituida por representantes de todos los Estados Miembros, es el órgano rector supremo del FIDAC y se reúne una vez al año. La Asamblea elige al Comité Ejecutivo, que está integrado por 15 Estados Miembros y que tiene por función principal aprobar la liquidación de las reclamaciones promovidas contra el FIDAC

La Secretaría, con sede en Londres, tiene al frente a un Director y, en la actualidad, está compuesta por un total de nueve funcionarios.

---

## 4 RECLAMACIONES DE INDEMNIZACION

---

### 4.1 Experiencia

Desde que comenzó a funcionar en octubre de 1978, y hasta el 1º de enero de 1992, el FIDAC ha atendido reclamaciones derivadas de 60 siniestros. De entre ellos, 32 se produjeron en el Japón, 19 (que en general dieron lugar a reclamaciones mucho mayores) en aguas europeas, uno en Indonesia, uno en Argelia, uno en el Caribe, cuatro en Canadá y dos en el Golfo Pérsico. No obstante, en algunos de estos casos el FIDAC no tuvo que pagar ninguna indemnización. La cantidad total abonada por el FIDAC hasta la fecha, en concepto de indemnizaciones y resarcimientos, es de £46 millones (82 millones de dólares EEUU).

El caso que supuso la reclamación más cuantiosa fue el siniestro del TANIO (Francia, 1980), en que el FIDAC tuvo que pagar a los demandantes FF222 millones (40 millones de dólares EEUU). En el siniestro del HAVEN (Italia, 1991), la cuantía total de las reclamaciones supera considerablemente el límite de indemnización pagadera en virtud del Convenio de responsabilidad y del Convenio del Fondo.

### 4.2 Liquidación

El FIDAC ha adquirido fama por la prontitud con que liquida las reclamaciones que se le presentan. Habida cuenta de que su función es proporcionar a las víctimas de daños debidos a la contaminación una indemnización lo más rápidamente posible, el Director y el personal a su cargo están siempre dispuestos a ayudar a quienes necesitan información sobre cómo interponer una reclamación contra el FIDAC. Para ello, el FIDAC ha publicado un **Manual de reclamaciones** en el que se brinda información básica sobre cómo interponer una reclamación. El Manual puede solicitarse al FIDAC.

El FIDAC sólo puede liquidar una reclamación en la medida en que esté justificada y se ajuste a los criterios establecidos en el Convenio del Fondo. Por ello, es necesario que el reclamante apoye con notas

acclaratorias, facturas, recibos y otros documentos la reclamación interpuesta.

El FIDAC procura cooperar estrechamente con el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque frente a terceros (normalmente, una de las asociaciones de protección e indemnización o clubes P e I) en los procedimientos para el pago de las reclamaciones. Tanto la investigación del siniestro como la evaluación de los daños las realizan conjuntamente el Club P e I y el FIDAC.

Como se dijo anteriormente, el Comité Ejecutivo aprueba el pago de las reclamaciones promovidas contra el FIDAC. Ahora bien, en los casos en que resulta improbable que el total de reclamaciones presentadas contra el FIDAC en relación con un siniestro sea superior a 2,5 millones de DEG (3,5 millones de dólares EEUU), el Director puede autorizar la liquidación de las reclamaciones sin necesidad de contar con la aprobación previa del Comité Ejecutivo, lo cual facilita su pronto pago. Además, el Director está autorizado a saldar completamente las reclamaciones de individuos y de empresas pequeñas hasta 667 000 DEG (930 000 dólares EEUU) en lo que respecta a un siniestro.

En los casos en los que el FIDAC no puede llegar a un acuerdo con el demandante, éste puede llevar su reclamación contra el FIDAC a los tribunales del Estado en el que se produjeron los daños.

### 4.3 Admisibilidad de las reclamaciones

Para que una reclamación sea aceptada por el FIDAC, ha de probarse que está basada en gastos reales, que existió un **nexo** entre el siniestro y el gasto ocasionado y que este último tuvo una finalidad justificada.

La definición de **daños ocasionados por contaminación** que figura en el Convenio de responsabilidad civil y en el Convenio del Fondo no es del todo clara. Sin embargo, el FIDAC ha adquirido una experiencia considerable respecto de la admisibilidad de las reclamaciones y ha formulado ciertos principios en cuanto al sentido de esa definición. La Asamblea y el Comité Ejecutivo han adoptado varias decisiones importantes a ese respecto. El Director también ha desarrollado esos

---

principios en sus negociaciones con los demandantes. Cabe señalar que la Asamblea ha manifestado que para el buen funcionamiento del régimen de indemnización establecido por el Convenio de responsabilidad civil y por el Convenio del Fondo, es esencial contar con una interpretación uniforme de la definición de daños ocasionados por contaminación.

El FIDAC indemniza los gastos derivados de **operaciones de limpieza en el mar o en la costa**. Por lo que se refiere a las operaciones en el mar, los gastos pueden estar relacionados con el despliegue de buques, los sueldos de la tripulación, la utilización de barreras flotantes y la aplicación de dispersantes. Por lo que se refiere a las operaciones de limpieza en la costa, éstas pueden dar lugar a gastos importantes relacionados con el personal, el equipo, la utilización de absorbentes, etc.

Los daños por contaminación comprenden el coste de las **medidas preventivas**, es decir, las medidas tomadas para prevenir o reducir al mínimo esos daños. Tales medidas pueden dar lugar a gastos como los derivados de obturar las brechas de un buque encallado para impedir las fugas de hidrocarburos. También pueden tener que adoptarse medidas para impedir que los hidrocarburos que se han escapado de un buque lleguen a la costa, por ejemplo, colocando barreras flotantes a lo largo del litoral amenazado, o quizá tengan que utilizarse dispersantes en el mar para combatir el derrame de hidrocarburos. Los gastos derivados de tales operaciones se consideran en principio como gastos relacionados con las medidas preventivas. Debe subrayarse, no obstante, que la definición sólo abarca el coste correspondiente a medidas razonables.

Los siniestros de contaminación producen a menudo **daños materiales**: los hidrocarburos pueden contaminar embarcaciones pesqueras, artes de pesca, yates, playas, muelles y malecones. El FIDAC acepta los gastos derivados de la limpieza de bienes contaminados. Si esos bienes no pueden limpiarse (por ejemplo, los artes de pesca), el FIDAC abona los costes de reposición, a reserva de una reducción por desgaste. Las medidas adoptadas para luchar contra un derrame de hidrocarburos pueden ocasionar daños en carreteras, muelles y

---

malecones. El FIDAC acepta los gastos que sean razonables por las reparaciones necesarias.

También son recuperables las **pérdidas económicas** sufridas por quienes dependen directamente de las ganancias proporcionadas por actividades costeras o relacionadas con el mar, por ejemplo, las pérdidas de ganancias que sufran pescadores o dueños de hoteles y restaurantes en la costa.

El FIDAC no indemniza los gastos derivados de las medidas preventivas anteriores a un derrame. Las pérdidas que no son consecuencia directa de un siniestro tampoco se indemnizan.

En cuanto a los **daños al medio ambiente**, la Asamblea del FIDAC aprobó en 1980 una importante resolución en la que se afirma que el cálculo de la indemnización " .. no deberá efectuarse sobre la base de la cuantificación abstracta de los daños calculada de conformidad con modelos teóricos". En otras palabras, el FIDAC sólo puede pagar una indemnización si el demandante con título legítimo para reclamar con arreglo a la legislación nacional pertinente ha sufrido una **pérdida económica cuantificable**. Esto significa que no se indemnizan los daños al medio ambiente que no sean de naturaleza económica.

---

---

## 5 REVISIÓN DEL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DEL CONVENIO DEL FONDO

---

---

Una conferencia internacional celebrada en Londres en 1984 adoptó dos Protocolos que enmendaban el Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo existentes. Las principales enmiendas aprobadas por la Conferencia de 1984 son las siguientes:

- ◆ **Límite especial de responsabilidad para los propietarios de buques pequeños y aumento importante de las cuantías de limitación.** Los nuevos límites son: a) para buques cuyo arqueo bruto no sea superior a 5 000, 3 millones de DEG (4,2 millones de dólares EEUU); b) para los buques de arqueo bruto superior a 5 000 pero inferior a 140 000, 3 millones de DEG más 420 DEG (587 dólares EEUU) por cada unidad de arqueo adicional; y c) para los buques de arqueo bruto superior a 140 000, 59,7 millones de DEG (83,5 millones de dólares EEUU)
- ◆ **Aumento del límite de la indemnización pagadera por el FIDAC a 135 millones de DEG (189 millones de dólares EEUU).** Esta cifra incluye la indemnización pagadera por el propietario del buque en virtud del Protocolo de 1984 relativo al Convenio de responsabilidad civil, y se aumentará automáticamente a 200 millones de DEG (280 millones de dólares EEUU) cuando la suma total de los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por tres Estados Miembros del Fondo de 1984 durante un año determinado supere los 600 millones de toneladas.
- ◆ **Ampliación del ámbito geográfico de aplicación de los Convenios a la zona económica exclusiva establecida en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.**
- ◆ **Cobertura de los daños debidos a la contaminación ocasionada por derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque sin carga**

- ◆ **Posibilidad de resarcirse de los gastos ocasionados por la adopción de medidas preventivas aun en el caso de que no se produzca ningún derrame de hidrocarburos, siempre que haya habido un riesgo grave e inminente de daños por contaminación.**
- ◆ **Nueva definición de daños ocasionados por contaminación,** en la que se mantuvieron los términos básicos de la definición existente pero se agregó una frase para aclarar que, con respecto a los daños al medio ambiente, sólo se incluye en el concepto de daños ocasionados por contaminación el coste de las medidas razonables de restauración del medio ambiente contaminado.

El Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio de responsabilidad civil entrará en vigor cuando haya sido ratificado por diez Estados, entre los cuales figuren seis Estados que respectivamente cuenten con no menos de un millón de unidades de arqueo bruto de buques tanque. El Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio del Fondo entrará en vigor cuando haya sido ratificado por un mínimo de ocho Estados y cuando la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en un año civil dado en todos los Estados que lo hayan ratificado sea de por lo menos 600 millones de toneladas.

Al 1º de febrero de 1992, el Protocolo que enmienda el Convenio de responsabilidad civil había sido ratificado por Alemania, Australia, Francia, Perú, San Vicente y las Granadinas, Sudáfrica y Venezuela, en tanto que, hasta la fecha, sólo Alemania, Francia y Venezuela se han convertido en Partes en el Protocolo que enmienda el Convenio del Fondo.

Los Protocolos de 1984 no entrarán en vigor en un futuro previsible. Por ello, en 1991, el FIDAC estudió cómo debería evolucionar el régimen intergubernamental de responsabilidad e indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos basado en el Convenio de responsabilidad civil y en el Convenio del Fondo. Como resultado de este estudio, se ha decidido convocar una conferencia internacional en noviembre de 1992 bajo los auspicios de la OMI para considerar

---

---

proyectos de protocolos que, al mismo tiempo que mantengan las disposiciones de fondo de los Protocolos de 1984, modifiquen las *condiciones relativas a la entrada en vigor, para que ésta se alcance lo antes posible y quede asegurada sin mayores demoras la viabilidad del régimen de indemnización en el futuro*. Esta conferencia considerará también si debe incluirse en el Convenio del Fondo un sistema de contribución máxima pagadera por los receptores de hidrocarburos en un Estado determinado.

---

---

## 6 LOS REGIMENES VOLUNTARIOS DE LA INDUSTRIA PRIVADA

---

---

También existen dos regímenes voluntarios en la industria privada, TOVALOP y CRISTAL, que indemnizan los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Estos regímenes se crearon al tiempo que se negociaban los correspondientes convenios internacionales. La finalidad de ambos es ofrecer una indemnización comparable a la que se concede en virtud del Convenio de responsabilidad civil y del Convenio del Fondo en Estados que no han ratificado dichos convenios. Tanto TOVALOP como CRISTAL se crearon como soluciones transitorias hasta que los convenios internacionales gozaran de aplicación universal.

Estos regímenes fueron objeto de enmienda substancial en 1987. En el caso de TOVALOP se agregó un suplemento al acuerdo original (ahora denominado el Acuerdo vigente). Este Suplemento se aplica únicamente a los siniestros en los que el buque tanque transporta una carga propiedad de un miembro de CRISTAL. En todos los demás casos sólo se aplica el Acuerdo vigente de TOVALOP. La vigencia prevista para los regímenes revisados caduca el 20 de febrero de 1994.

Al igual que sucede en el caso de la responsabilidad del propietario en virtud del Convenio de responsabilidad civil, el régimen TOVALOP está cubierto por el asegurador P e I del propietario del buque. El régimen TOVALOP se aplica a casi todos los buques tanque. El régimen CRISTAL, por su parte, está financiado por los propietarios de la carga y cubre la mayor parte de todas las cargas de hidrocarburos transportadas por mar.

Los acuerdos revisados son de aplicación universal, es decir, se aplican independientemente de que el Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo se apliquen o no al siniestro de que se trate.

Los ámbitos de aplicación de TOVALOP y CRISTAL son muy similares a los del Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo. No obstante, estos regímenes voluntarios cubren ciertos riesgos que no cubren los convenios internacionales actualmente. Tanto en TOVALOP

227

---

como en CRISTAL se contemplan las "situaciones de pura amenaza", es decir, las medidas preventivas adoptadas sin que se produzca realmente un derrame de hidrocarburos. Además, el Acuerdo vigente de TOVALOP se aplica a los derrames procedentes de buques tanque en lastre.

El límite de indemnización fijado por el Suplemento de TOVALOP es de 3,5 millones de dólares EEUU respecto de buques que no excedan las 5 000 toneladas, incluida toda suma pagada con arreglo al Convenio de responsabilidad civil. En el caso de los buques que excedan este tonelaje, el límite se incrementa a razón de 493 dólares EEUU por tonelada adicional con un máximo de 70 millones de dólares EEUU para buques que supieran las 140 000 toneladas. Estos nuevos límites, los cuales se aproximan a los establecidos por el Protocolo de 1984 relativo al Convenio de responsabilidad civil (véase la sección 5 supra), sólo se aplican si el propietario de la carga es miembro de CRISTAL. Si no se cumple esta condición, únicamente se aplican los límites establecidos en el Acuerdo vigente de TOVALOP. La indemnización respecto de cada siniestro está limitada a una suma de 160 dólares EEUU por tonelada de arqueo del buque o a un total de 16,8 millones de dólares EEUU, si esta cantidad es inferior. No obstante, cabe señalar que el Acuerdo vigente de TOVALOP no se aplica si hay responsabilidad bajo el Convenio de responsabilidad civil en lo que respecta al siniestro particular.

Si se superan los límites establecidos por el Suplemento de TOVALOP, se puede formular una reclamación con cargo a CRISTAL. Si un país afectado por los daños es Miembro del FIDAC, las reclamaciones a CRISTAL sólo proceden probablemente cuando la cuantía agregada del daño también excede la suma de la indemnización disponible con arreglo al Convenio del Fondo. En estos casos, la indemnización pagadera en virtud de CRISTAL solamente puede obtenerse si el dueño de la carga es miembro de CRISTAL y la indemnización correspondiente al Suplemento de TOVALOP ha sido pagada por el propietario de buque. Es importante advertir que, a diferencia del procedimiento estipulado por el Convenio del Fondo, el reclamante que busca indemnización a través del régimen CRISTAL debe primeramente tratar de obtener indemnización de otras fuentes, por ejemplo, del otro

---

buque involucrado en el abordaje. En otras palabras, el régimen CRISTAL se considera, en principio, como el último recurso para la indemnización.

El límite máximo de la indemnización pagadera en virtud del régimen CRISTAL, incluida toda suma pagadera en virtud del Suplemento de TOVALOP o del Convenio de responsabilidad civil y del Convenio del Fondo, es de 36 millones de dólares EEUU para buques tanque de hasta 5 000 toneladas. Para aquellos buques que excedan este tonelaje la suma a pagar será incrementada en 733 dólares EEUU por tonelada adicional con un máximo de 135 millones de dólares EEUU para buques que excedan 140 000 toneladas.

El régimen CRISTAL incluye un sistema de reembolsos para miembros de CRISTAL que, por hallarse establecidos en un Estado Parte en el Convenio del Fondo, pagan contribuciones al FIDAC. A estos miembros CRISTAL les reembolsa las contribuciones pagadas al FIDAC respecto de siniestros relacionados con cargas que sean propiedad de cualquier miembro de CRISTAL. Una disposición equivalente en el Suplemento de TOVALOP establece que los propietarios de buques tanque contribuirán a dicho reembolso hasta el límite aplicable establecido por dicho Suplemento. Ello quiere decir que las contribuciones totales de los miembros de CRISTAL respecto de la indemnización a las víctimas de los siniestros cubiertos será casi la misma, prescindiendo de si dichos miembros de CRISTAL están o no en un Estado Parte en el Convenio del Fondo.



---

---

ANEXO

Estados Miembros del FIDAC  
al 1º de febrero de 1992

*(es decir Estados Partes tanto en el Convenio de  
responsabilidad civil como en el Convenio del Fondo)*

Alemania	Japón
Argelia	Kuwait
Bahamas	Liberia
Beni	Maldivas
Camerún	Malta
Canadá	Mónaco
Côte d'Ivoire	Nigeria
Chipre	Noruega
Dinamarca	Oman
Djibouti	Países Bajos
Emiratos Arabes Unidos	Papua Nueva Guinea
España	Polonia
Federación de Rusia	Portugal
Fiji	Qatar
Finlandia	Reino Unido
Francia	República Arabe Siria
Gabon	Seychelles
Gambia	Sri Lanka
Ghana	Suecia
Grecia	Túnez
India	Tuvalu
Indonesia	Vanuatu
Islandia	Venezuela
Italia	Yugoslavia

---

---

Estados Partes en el Convenio de responsabilidad  
civil pero no en el Convenio del Fondo

*(y que, por tanto, no son Miembros del FIDAC)*

Australia	Panamá
Bélgica	Perú
Brasil	República Arabe del Yemen
Colombia	República de Corea
Chile	República Dominicana
China	San Vicente y las Granadinas
Ecuador	Egipto
Guatemala	Senegal
Libano	Singapur
Marruecos	Sudáfrica
Nueva Zelandia	Suiza

229

**A N E X O X**  
**ACUERDO DE COOPERACION ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS**  
**MEXICANOS Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA SOBRE**  
**CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO 1980**

*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 Substancias Nocivas, firmado en la ciudad de México, D. F., el 24 de julio de 1980.*

*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 Substancias Nocivas, firmado en la ciudad de México, D. F., el 24 de julio de 1980.*

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Secretaría de Relaciones Exteriores.—Oficialía Mayor.

JOSE LÓPEZ PORTILLO, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Por Plenipotenciarios debidamente autorizados al efecto, se firmó en la Ciudad de México, Distrito Federal, el día veinticuatro del mes de julio del año de mil novecientos ochenta, un 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 Substancias Nocivas, cuyo texto y forma en español constan en la copia certificada adjunta.

El anterior Acuerdo fue aprobado por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el día dieciocho del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta, según Decreto publicado en el "Diario Oficial" de la Federación del día nueve del mes de enero del año de mil novecientos ochenta y uno.

El Canje de Notas previsto en el Artículo XI se efectuó, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el día treinta del mes de marzo del año de mil novecientos ochenta y uno.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgó el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los diez días del

mes de abril del año de mil novecientos ochenta y uno.—José López Portillo.—Rúbrica.—El Secretario de Relaciones Exteriores, Jorge Castañeda.—Rúbrica.

La C. Aída González Martínez, Oficial Mayor de la Secretaría de Relaciones Exteriores

#### CERTIFICA:

Que en los Archivos de esta Secretaría obra uno de los dos originales del 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, firmado en la Ciudad de México, Distrito Federal, el día veinticuatro del mes de julio del año de mil novecientos ochenta, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

#### 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

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América,

Conscientes de la importancia de preservar el medio marino y de conservar los organismos vivos que en él habitan,

Reconociendo que la contaminación del medio marino y de conservar los organismos vivos que en él habitan,

Reconociendo que la contaminación del medio marino por hidrocarburos o por otras sustancias nocivas daña o puede dañar las condiciones ecológicas del mar en detrimento de sus recursos naturales y puede constituir una amenaza a la salud y al bienestar públicos,

Han convenido lo siguiente:

#### ARTÍCULO I

Las partes convienen en establecer un Plan Conjunto de Contingencia entre México y los Estados Unidos de América sobre contaminación del medio marino por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas. (en adelante "el Plan") con el fin de desarrollar medidas que permitan tratar incidentes contaminantes y de garantizar una respuesta adecuada en cada caso que pueda afectar de manera significativa las áreas definidas en el artículo VII.

#### ARTÍCULO II

Para los fines del presente Acuerdo:

a) Incidente contaminante significa un derrame o la amenaza de un derrame inminente de hidrocarburos o de cualquier sustancia nociva en el mar, de magnitud o significación tal que requiera una respuesta inmediata para contener, recuperar o destruir la sustancia a fin de eliminar la amenaza o de reducir al mínimo sus efectos sobre la flora y la fauna marinas y sobre la salud y el bienestar públicos.

b) Hidrocarburos significa petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el combustóleo, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos refinados.

c) Sustancias nocivas significa aquellos elementos o compuestos que al derramarse en el medio marino presentan un peligro inminente y significativo a la salud o al bienestar públicos, o que pueden afectar los recursos naturales incluyendo entre otros, peces, mariscos, animales silvestres, costas y playas.

#### ARTÍCULO III

Las Partes se comprometen a desarrollar, de conformidad con sus posibilidades, sistemas operativos nacionales aplicables dentro de sus respectivas áreas, tal como se definen en el artículo VII, que permitan detectar la existencia o la inminente posibilidad de que ocurran incidentes contaminantes, así como a proporcionar los medios adecuados a su alcance para eliminar la amenaza que representen esos incidentes y para reducir al mínimo los efectos adversos al medio marino y a la salud y al bienestar públicos.

#### ARTÍCULO IV

Las Partes cooperarán, de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo, incluyendo sus Anexos, para prevenir y combatir los efectos adversos en el medio marino de incidentes contaminantes. Las Partes se comprometen a intercambiar información actualizada y a consultarse para garantizar una cooperación adecuada entre sus Autoridades competentes con relación a los asuntos comprendidos en el presente Acuerdo, incluyendo sus Anexos.

#### ARTÍCULO V

La coordinación del Plan compete primordialmente, con respecto a los Estados Unidos Mexicanos, a la Secretaría de Marina y a otra u otras Dependencias del Gobierno Mexicano, según la naturaleza del incidente

contaminante de que se trate; con respecto a los Estados Unidos de América, a la Guardia Costera de los Estados Unidos y al Equipo Nacional de Respuesta de los Estados Unidos. Las Dependencias de ambos Gobiernos que auxiliarán a las Autoridades coordinadoras en sus funciones, cuando corresponda, se enumeran en un Anexo del presente Acuerdo.

#### ARTÍCULO VI

En el caso de que ocurra un incidente contaminante, únicamente las Autoridades coordinadoras de la Parte en cuya área —según se define ésta en el artículo VII— ocurre el mismo o sus efectos tendrán facultades ejecutivas para actuar dentro del Plan, dentro de su área. Las autoridades coordinadoras recomendarán a sus respectivos Gobiernos las medidas necesarias para controlar el incidente contaminante.

#### ARTÍCULO VII

Este Acuerdo, incluidos sus Anexos, se aplicará de conformidad con sus preceptos a los incidentes contaminantes que puedan afectar el medio marino de una o de las dos Partes. Para los fines de este Acuerdo, el medio marino de una Parte es el área del mar, incluida la costa adyacente, que se encuentra del lado de su frontera marítima establecida con la otra Parte o con otros Estados y dentro de las doscientas millas náuticas medidas desde las líneas de base donde se mida su mar territorial.

#### ARTÍCULO VIII

La respuesta conjunta prevista en el presente Acuerdo únicamente podrá ser llevada a cabo cuando las Partes así lo convengan. Las Partes determinarán de la misma manera la magnitud de la acción de respuesta requerida para cada incidente contaminante.

#### ARTÍCULO IX

Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo será interpretado en el sentido de afectar los derechos y obligaciones de las Partes conforme a tratados que estén en vigor para ellas ni sus respectivas posiciones en relación con el derecho del mar.

#### ARTÍCULO X

Cuando las Partes así lo convengan, serán agregados al presente Acuerdo y formarán parte integrante del mismo los Anexos técnicos que las Partes consideren necesarios. Esos Anexos, así como los existentes a la

fecha de la firma del Acuerdo, tendrán por objeto desarrollar los mecanismos de cooperación previstos en el propio Acuerdo.

#### ARTÍCULO XI

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma. Este Acuerdo entrará en vigor mediante intercambio de notas en las que las Partes se informen que han completado sus procedimientos internos. Las enmiendas al presente Acuerdo entrarán en vigor de la misma manera.

Las enmiendas a los Anexos y la adopción de nuevos se efectuará mediante intercambio de notas.

El presente Acuerdo estará en vigor por cinco años y continuará su vigencia después de ese periodo hasta que una Parte notifique a la otra, por escrito, y seis meses de anticipación, su intención de dar por terminado el Acuerdo.

Hecho en dos ejemplares originales, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el día veinticuatro del mes de julio del año mil novecientos ochenta, en idiomas español e inglés, siendo ambos igualmente auténticos.

Por los Estados Unidos Mexicanos, Jorge Castañeda.—Rúbrica.—Por los Estados Unidos de América, Julián Nava.—Rúbrica.

#### ANEXO I

##### 1 Coordinador en el Lugar del Incidente.

1.1 En cuanto entre en vigor el Acuerdo las Partes designarán, sin esperar a que ocurra un incidente, funcionarios federales responsables de ejercer en sus respectivas áreas las facultades a que se refiere el Artículo VI del Acuerdo. Dichos funcionarios tendrán el título de "Coordinador en el Lugar del Incidente" (C.L.I.). Las partes designarán también funcionarios que tendrán atribuciones de asesoría y de enlace entre las Partes, en las áreas de la otra Parte; dichos funcionarios tendrán el título de "Coordinador Asesor y de Enlace en el Lugar del Incidente" (C.A.E.).

1.2 Las funciones y responsabilidades del Coordinador en el Lugar del Incidente serán:

- a) Coordinar y dirigir las acciones relativas a la detección y a las operaciones de respuesta al incidente;
- b) Autorizar el uso de dispersantes y de otros productos químicos de acuerdo con la política nacional respectiva, siempre que dicho uso:
  - i) Prevenga o reduzca sustancialmente el riesgo para la vida y la salud humanas o el riesgo de incendio;
  - ii) Prevenga o reduzca una amenaza para un segmento importante de la población de una especie vulnerable de ave acuática, o

iii) Parezca ser el medio más eficiente para reducir el conjunto de efectos adversos de un derrame.

c) Determinar los hechos incluyendo: la naturaleza, la cantidad y la ubicación del contaminante; la dirección y el tiempo probable de recorrido del mismo; los recursos disponibles y los necesarios y obtener la información adecuada para determinar el impacto potencial sobre la salud y el bienestar públicos y sobre los recursos naturales incluyendo peces, fauna silvestre y sus habitats, y las áreas que pudieran ser adversamente afectadas;

d) Determinar prioridades y decidir el momento de iniciar las fases que se describen en el Anexo IV;

e) Informar permanentemente y en forma detallada al Equipo de Respuesta Conjunta (E.R.C.) (ver Anexo II) sobre todos los aspectos del incidente y de la operación de respuesta;

f) Recomendar al Presidente del E.R.C. de su país que proponga formalmente al Presidente del E.R.C. de la otra Parte el inicio de la respuesta conjunta prevista en el artículo VIII, a un incidente contaminante específico;

g) Decidir lo relativo a la terminación de la acción de respuesta;

h) Preparar, con la asesoría del C.A.E., un informe final y recomendaciones para futuros incidentes, a la luz de la experiencia obtenida. Dicho informe y recomendaciones se someterán al E.R.C. y,

i) Coordinar, en consulta con el E.R.C., la información oficial a los medios de información.

1.3 Si la acción de respuesta se requiere en áreas de las dos partes, los C.L.I. de ambas Partes coordinarán las medidas por adoptar con la colaboración de ambos C.A.E.

1.4 El C.L.I. notificará por la vía más rápida a los dos Presidentes del E.R.C. sobre todo incidente contaminante que haya ocurrido, o que esté en peligro inminente de ocurrir, que pudiera tener efectos adversos sobre el medio marino de ambas Partes, o que sea de magnitud tal que a juicio del C.L.I. pudiera requerir la iniciación de la respuesta conjunta prevista en el artículo VIII del Acuerdo. Esta modificación no constituye una propuesta formal para la iniciación de la respuesta conjunta. Las Autoridades así notificadas acusarán recibo de inmediato y se reunirán para celebrar consultas.

1.5 El C.L.I. llevará un diario de los acontecimientos que ocurran durante la aplicación del Plan a un incidente; dicho diario se pondrá a la disposición del E.R.C.

1.6 Las Partes dividirán unilateralmente sus respectivas áreas para los efectos de la designación de un C.L.I. y de un Centro de Respuesta Conjunta (ver Anexo III) para cada una de esas divisiones.

1.7 De conformidad con sus respectivas legislaciones nacionales a partir del inicio de una respuesta conjunta, cada Parte hará lo necesario para

que se concedan autorizaciones de migración y de aduana para los recursos de la respuesta conjunta incluyendo el personal y el equipo. Cada Parte hará lo necesario para que se gestionen arreglos previos para asegurar que dichas autorizaciones sean efectivas y otorgadas en tiempo oportuno y para que puedan ser iniciadas mediante una comunicación entre los C.L.I. o entre el C.A.E., y el C.L.I. según proceda.

## ANEXO II

### 2. Equipo de Respuesta Conjunta.

2.1 Las partes designarán, bajo la responsabilidad de las autoridades mencionadas en el artículo V del Acuerdo, autoridades y otras personas físicas o morales que integren el E.R.C. Esa designación se hará en cuanto entre en vigor el Acuerdo, sin esperar a que ocurra un incidente y será notificada a la otra Parte para información de las Autoridades mencionadas en el Anexo VI.

2.2 La Autoridad mexicana mencionada en el Artículo V del Acuerdo designará al Presidente mexicano del E.R.C. Las Autoridades norteamericanas mencionadas en el artículo V del Acuerdo designarán al Presidente norteamericano del E.R.C.

2.3 Cuando el E.R.C. se reúna en México, presidirá el Presidente mexicano. Cuando el E.R.C. se reúna en Estados Unidos de América, presidirá el Presidente norteamericano.

2.4 Después de ser informados acerca de un incidente contaminante específico, los dos Presidentes del E.R.C. se consultarán y decidirán si proponen formalmente a sus respectivos Gobiernos el inicio de la respuesta conjunta prevista en el artículo VIII. El acuerdo para iniciar la respuesta conjunta será comunicado por la vía diplomática.

2.5 En cuanto se designen las secciones mexicana y norteamericana del E.R.C., los Presidentes se pondrán en comunicación y decidirán lugar y fecha de la primera reunión del E.R.C. para desarrollar procedimientos para prevenir lo relativo a una respuesta coordinada a los incidentes contaminantes eventuales, por parte de todas las dependencias y personas competentes. El E.R.C. se reunirá cuantas veces sea necesario tanto en reuniones periódicas de planeación como en reuniones de emergencia, según decidan los Presidentes.

2.6 Las funciones y responsabilidades del E.R.C. serán las siguientes:

a) Con base en los informes del C.L.I., asesorar a éste sobre las necesidades de respuesta e informarle sobre los recursos disponibles para cada situación particular;

b) Evaluar las medidas tomadas por el C.L.I. y hacer recomendaciones al respecto, una vez que se perfeccione el acuerdo para el inicio de una respuesta conjunta a un incidente contaminante específico;

c) Considerar los informes del C.L.I. y recomendar las mejores neces-

sarías al Plan mediante propuestas para enmendar los Anexos, o para elaborar nuevos;

d) Con base en los informes del C.L.I., identificar los posibles impactos de un incidente contaminante específico y, en consecuencia, recomendar las acciones necesarias para evaluar los efectos adversos de dicho incidente;

e) Dar asesoría al C.L.I. El E.R.C. no tendrá dominio alguno sobre las funciones y responsabilidades del C.L.I.;

f) Hacer arreglos para coordinar y utilizar al máximo los recursos que puedan aportar dependencias o personas físicas o morales de México, de Estados Unidos de América o de terceros Estados.

2.7 Para que el E.R.C. adopte decisiones se requiere el acuerdo de los dos Presidentes.

#### ANEXO III

##### 3. Centros de Respuesta Conjunta

3.1 En cuanto entre en vigor el Acuerdo, y sin esperar a que ocurra un incidente, las Autoridades mencionadas en el artículo V designarán Centros de Respuesta Conjunta utilizando preferentemente instalaciones ya existentes, destinadas a servir de sede a las reuniones del E.R.C., a menos de que el Presidente del E.R.C. decida convocar al E.R.C. en otro lugar, a la luz de las circunstancias.

#### ANEXO IV

##### 4. Fases Operativas

Fase I. Descubrimiento, notificación y alarma.

Fase II. Evaluación del incidente, consultas y acuerdo sobre la respuesta conjunta.

Fase III. Contención y medidas contra la difusión del contaminante.

Fase IV. Limpieza y recuperación.

Fase I.

Descubrimiento, notificación y alarma.

Un incidente contaminante puede ser descubierto y notificado; como resultado de las actividades regulares de vigilancia de las fuerzas nacionales contra la contaminación; por las autoridades locales y regiones; por el público en general, o como resultado del informe de las personas que causaron el incidente.

Si existe indicio de amenaza al medio marino de la otra Parte, se le notificará rápidamente, de acuerdo con los procedimientos establecidos en los Anexos.

Fase II

Evaluación del incidente, consultas y acuerdo sobre la respuesta conjunta.

La evaluación del incidente, las consultas y el acuerdo sobre la respuesta conjunta se harán de conformidad con el Acuerdo y sus Anexos.

El nivel de respuesta anticontaminante necesario será determinado por la gravedad del incidente, la naturaleza y la cantidad del contaminante y la ubicación del incidente contaminante específico.

Fase III

Contención y medidas contra la difusión del contaminante.

La contención es cualquier medida física o química adoptada para controlar o restringir la difusión de un contaminante; las medidas contra la difusión del contaminante son aquellas actividades, diferentes a la contención, que se adoptan para reducir el impacto adverso del contaminante.

Fase IV

Limpieza y recuperación.

La limpieza y la recuperación de contaminantes son operaciones encaminadas a reducir al mínimo el efecto de un incidente e incluyen la eliminación del contaminante del medio marino.

Los contaminantes que se recuperen como resultado de las acciones de limpieza deberán ser tratados y eliminados de conformidad con los procedimientos nacionales del lugar donde se encuentren

#### ANEXO V

##### 5. Informes y Comunicaciones.

5.1 Sistema de notificación expedita.

La existencia de cualquier incidente contaminante que afecte o amenaza a la otra Parte será comunicada, sin demora, al C.L.I. correspondiente, y si se considera necesario, al Presidente del Equipo de Respuesta Conjunta de dicha Parte. Una pronta reacción es vital para lograr resultados satisfactorios de una operación. Ejemplos de varios formatos para los mensajes se encuentran incluidos en el presente Anexo. Cada mensaje deberá contener un conjunto "fecha-hora", dado en hora civil de Greenwich. Los dos primeros dígitos del mencionado conjunto representan el día del mes, los dos segundos dígitos las horas y los dos terceros los minutos.

5.2 Aun cuando es necesario algún tipo de evaluación para la toma de decisión con respecto a si se inicia o no una respuesta conjunta, es imprescindible que se dé una notificación previa informando que la respuesta conjunta pudiera ser necesaria. Esa notificación en sí no provocará una respuesta conjunta; permitirla, sin embargo, alertar a las Partes sobre la posibilidad de una acción de tal naturaleza. El mensaje de notificación se detalla en el siguiente formato:

FORMATO

FECHA (Conjunta "fecha-hora")

DE

A  
INFORMACIÓN  
DERRAME MEXUS O DERRAME POTENCIAL MEXUS (Identifique el incidente).

1. Situación geográfica.
2. Cualesquier otros detalles.
3. Solicitud de acuse de recibo.

Nota: El mensaje normalmente provendrá del C.L.I. previamente designado y el destinatario deberá acusar recibo tan pronto como sea posible.

5.3 Inicio de una respuesta conjunta.

Una propuesta para una respuesta conjunta podrá ser únicamente presentada a través de una solicitud formal. Si ambos Presidentes de los E.R.C. llegan al acuerdo de proponer a sus Gobiernos el inicio de una respuesta conjunta, el Presidente mexicano del E.R.C. transmitirá la recomendación así acordada al Secretario de Relaciones Exteriores de México y el Presidente estadounidense del E.R.C. presentará la misma recomendación al Departamento de Estado de los Estados Unidos. El mensaje deberá ser redactado según el siguiente formato:

FORMATO

FECHA (Conjunto "fecha-hora").

DE

A

AMBOS PRESIDENTES DE LOS EQUIPOS DE RESPUESTA CONJUNTA PROPONEN EL INICIO DE UNA RESPUESTA CONJUNTA.

C.L.I. (Nombre del Coordinador en el Lugar del Incidente).

CENTRO DE RESPUESTA CONJUNTA SITO EN:

Lugar y número telefónicos.

El mensaje deberá contener la información descrita en el párrafo 5.2 del presente Anexo.

5.4 Informes de situación (SITREPS).

5.4.1 La información actualizada sobre la situación de un incidente contaminante que haya justificado una respuesta conjunta es esencial para la administración eficiente y el resultado satisfactorio de una acción de respuesta. Esa información deberá ser remitida por el Coordinador en el lugar del incidente designado utilizando el formato que se detalla más adelante. Los informes de situación (SITREPS) deberán formularse con la frecuencia que se crea necesaria con el objeto de dar a todas las Autoridades interesadas una descripción completa y actualizada del problema y de informarles sobre las medidas que se hayan tomado; los planes futuros; las recomendaciones, y las solicitudes de asistencia.

5.4.2 El formato normal del mensaje será el siguiente:

FORMATO

FECHA (Conjunto "fecha-hora").

DE

A

INFORMACIÓN

MEXUS SITREP (Informe de situación con su número respectivo).

INCIDENTE CONTAMINANTE (Identifíquese el incidente).

1. Situación.

2. Acción adoptada.

3. Planes futuros.

4. Recomendaciones.

5. Estado del caso: (Pendiente, cerrado o participación terminada).

5.4.3 SITUACIÓN. La sección de "situación" deberá proporcionar detalles completos sobre: el incidente contaminante, incluyendo lo que sucedió; el tipo y la cantidad de material contaminante involucrado; las Dependencias participantes; las áreas cubiertas o amenazadas o ambas; el éxito de los esfuerzos de control; el pronóstico, y cualesquier otros datos pertinentes.

5.4.4 ACCIÓN ADOPTADA: La sección de "acción adoptada" debe incluir un resumen de todas las acciones adoptadas hasta el momento por: el autor del incidente contaminante; las fuerzas locales, y las Dependencias gubernamentales y no gubernamentales.

5.4.5 PLANES FUTUROS: La sección de "planes futuros" debe incluir todas las acciones proyectadas para un futuro inmediato.

5.4.6 RECOMENDACIONES: Cualesquier recomendaciones hechas por el C.L.I. relativas a las acciones de respuesta deberán incluirse en la sección de "recomendaciones".

Estas recomendaciones incluirán también solicitudes de ayuda, si fuesen necesarias.

5.4.7 ESTADO DEL CASO: la sección del "estado del caso" deberá indicar "caso cerrado", "caso pendiente" o "participación terminada", según fuese pertinente.

5.5 TERMINACIÓN.

5.5.1 Una recomendación para terminar la respuesta conjunta a un incidente particular será presentada después de haberse llevado a cabo una consulta entre el C.L.I. y el C.A.E. proporcionar detalles completos sobre: el incidente contaminante, incluyendo lo que sucedió; el tipo y la cantidad de material contaminante involucrado; las Dependencias participantes; las áreas cubiertas o amenazadas o ambas; el éxito de los esfuerzos de control; el pronóstico, y cualesquier otros datos pertinentes.

5.4.4 ACCIÓN ADOPTADA: La sección de "acción adoptada" debe incluir un resumen de todas las acciones adoptadas hasta el momento por: el autor del incidente contaminante; las fuerzas locales, y las Dependencias gubernamentales y no gubernamentales.

5.4.5 PLANES FUTUROS: La sección de "planes futuros" debe incluir todas las acciones proyectadas para futuro inmediato.

NO  
CO  
G





## ANEXO XI

**"COMPORTAMIENTO DEL HIDROCARBURO CRUDO VERTIDO EN EL MEDIO MARINO"**

Cuando el petróleo se derrama en el mar, forma primero manchas aceitosas circulares que flotan en la superficie del agua y se extienden de una manera específica dependiendo de los vientos y corrientes marinas. Sin embargo, cuando es una cantidad muy grande de petróleo, el que se encuentra en el centro de la mancha permanece ahí, a pesar de su tendencia a extenderse. Este núcleo forma una capa relativamente espesa durante el tiempo suficiente para que la agitación de las olas produzca una emulsión del agua en el petróleo, provocando un incremento rápido de la viscosidad y la consiguiente reducción en la velocidad de propagación. Esto trae como consecuencia que el petróleo flote formando enormes "islas" que se encuentran entre sí por agua, y que pueden llegar a medir varios centímetros de espesor.

Algunos componentes se pierden en la atmósfera vía evaporación. Eventualmente, la acción de las olas rompe el resto en pequeñas y delgadas manchas de petróleo flotante, y estas posteriormente se subdividen en pequeñas gotitas. La acción de las olas y de las corrientes distribuye las pequeñas gotas de petróleo por toda la capa superior del agua, y las bacterias deshacen la mayoría de sus componentes. Finalmente, un elemento de algún petróleo crudo (petróleo como sale de la tierra) es más pesado que el agua, y consecuentemente se hunde, matando plantas y ecosistemas animales importantes en el fondo del océano. Se piensa que el petróleo que permanece en el fondo tiene mayores efectos de larga duración sobre los ecosistemas acuáticos." (4)

El viento y las corrientes marinas son factores que tienen una profunda influencia sobre el comportamiento de la mancha. Las mareas van desplazando a la mancha poco a poco y en una dirección determinada, mientras que los vientos, cuando son muy fuertes y provocan exagerados movimientos de las aguas, dispersan o emulsionan el petróleo ocasionando que sea más difícil verlo y retirarlo.

Algunas fracciones livianas del petróleo, como se citó anteriormente, se evaporan rápidamente al exponerse a la atmósfera: pero otra de sus partículas pueden hundirse. La evaporación del petróleo derramado será más rápida cuánto más elevada sea la velocidad del viento. Esto también ayuda a la dispersión aérea, ya que

estimula la pérdida de petróleo de las crestas de las olas en forma de aerosoles y pulverizaciones, acelerando el fenómeno de la evaporación. Este también aumenta cuando la superficie del derrame es mayor: es decir que entre más rápido se extienda la mancha, más rápida será la evaporación.

El petróleo flotante se auto-oxida (entre más delgada sea la capa: más pronto será la oxidación).

Este fenómeno de catalización por las sales minerales del agua y por los rayos de la luz solar, además de la oxidación bacteriana.

Usualmente cualquier clase de hidrocarburo (gaseoso, líquido y sólido) es atacado por microorganismos. Muchos tipos de bacterias marinas pueden oxidar ( procesos de biodegradación para el cual se necesita consumir oxígeno, ya sea libre o disuelto) los hidrocarburos del petróleo y sus derivados: aquellas se localizan en mayor número en los lugares marinos poco profundos, zonas cenagosas, estanques, lagunas y puertos en donde el petróleo está presente constante o esporádicamente. La acción de las bacterias está condicionada por la salinidad, temperatura, PH (grado de acidez o alcalinidad), y demás características de la zona en la que se encuentra.

#### A. Consecuencia sobre los ecosistemas marinos.

Los efectos de la contaminación por petróleo suelen medirse en términos económicos. Sin embargo también hay daños a reservas naturales y especies en peligro, que son de gran valor ecológico más que comercial.

A corto tiempo, el petróleo puede ser nocivo tanto para la vida marina como para las actividades pesqueras y de recreo que se desarrollan en las zonas costeras. Sus efectos e impacto sobre los diversos ecosistemas marinos varían dependiendo de la composición del petróleo, la extensión del derrame, la sensibilidad de las especies que fueron alcanzadas, las condiciones del medio ambiente general, del cómo de la presencia de cualquier otro tipo de contaminación en la zona afectada.

Para analizar los efectos del derrame del Exxon Valdez sobre los diversos ecosistemas relacionados con el mar, me basaré en la división que sobre éstos hizo el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente en un estudio referente a la Región del Gran Caribe.

### **B. Los Sistemas Costeros.**

Entre estos se encuentran: acantilados rocosos, masas continentales erosionadas por el oleaje, diversos tipos de playas (con grava, arena fina, mediana o gruesa), planicies que periódicamente son cubiertas por la marea (no de manera permanente), costas rocosas, estuarios, áreas pantanosas y zonas de manglares. En algunos de estos sistemas, la adhesión o penetración del petróleo derramado es difícil debido a las condiciones de la zona (por ejemplo en los acantilados, en las playas de arena fina, o en las planicies que temporalmente son cubiertas por el oleaje), mientras que en otros, el petróleo puede causar graves daños a los organismos que ahí habitan (moluscos, algas crutáceos).

### **C. Los sistemas acuáticos.**

Bahías y lagunas, mar abierto, zonas de coral y zonas de oleaje. La región que se ve más afectada por la derrama de petróleo es la de los 200 metros superiores del mar. Los organismos que viven en o cerca de la superficie del agua son muy vulnerables al petróleo, especialmente los estados larvarios y postlarvales de camarones y otros organismos que flotan en la superficie durante una parte de su ciclo de desarrollo, ya que son particularmente sensibles. Las zonas más profundas del mar se ven ligeramente afectadas por el paso del petróleo en la superficie, pero son drásticamente dañadas cuando se hunde, ya que la vulnerabilidad de los organismos que ahí habitan parece ser considerable.

### **D. Los Sistemas Biológicos.**

Los mamíferos marinos como ballena, focas y leones marinos logran evitar el petróleo de la superficie del agua, reduciendo así los efectos dañinos de éste. Sin embargo, cuando el petróleo logra penetrar en la piel de algunos de estos animales que tienen pelo (leones marinos y cierto tipo de focas), su aislamiento térmico y capacidad de flotación se reducen. Las focas, en particular, son propensas a guardarse ciegas debido al petróleo derramado.

Entre los reptiles que son más sensibles al petróleo encontramos tortugas, lagartos y víboras marinas. Las aves acuáticas son muy vulnerables a los derrames de petróleo: su capacidad de flotación y aislamiento térmico dependen de sus plumas, las cuales tienen un recubrimiento que rechaza el agua, pero que deja de pasar el petróleo: si no es muy viscoso, penetra rápidamente en las plumas y deja que pase el agua; si es más grueso, se pega en las plumas causando el hundimiento del ave debido al peso. La mayoría de los mariscos (almejas, camarones, ostiones, cangrejos

y langostas) logran sobrevivir a la contaminación por petróleo, sin embargo su carne adquiere un sabor desagradable. El petróleo, además de reducir el oxígeno, impide que pase la luz solar que necesitan tanto el fito y el zooplancton como las algas para sobrevivir.

Tomando en cuenta el tipo de petróleo y las condiciones generales del medio ambiente, la violenta respuesta de las principales divisiones de la vida marina a los petróleos crudos típicos puede generalizarse como sigue. Las microplantas, larvas y animales adultos del plancton, se mueren rápidamente dentro de una variación de 2 ppm (partes por millon) a 2%. Los peces que nadan en las aguas semiprofundas pueden morir entre 10 ppm y 1%, mientras que los crustaceos, moluscos y otros animales que viven en el fondo parecen ser bastante resistentes, sufriendo efectos letales con concentraciones desde 25 ppm hasta 5%.

Algunos componentes del petróleo crudo, además de ser carcinógenos, también afectan el comportamiento de algunas especies: provocan cambios en las migraciones de algunos peces como el salmón que trata de evitar las concentraciones de petróleo; reducen la habilidad de las langostas para encontrar alimento; inactivan las ventosas de los erizos marinos, con las cuales se adhieren a las rocas o a las algas que se alimentan.

Asimismo el petróleo produce alteraciones internas en los diversos organismos marinos. Algunos tipos de petróleo, como los crudos aromáticos, tienen gran capacidad de penetración, no sólo en todo el organismo sino también en la capa grasosa de las membranas celulares (capa mediante la cual las células regulan la entrada y salida de sustancias), provocando una alteración de sus funciones.

El funcionamiento adecuado de muchos nervios y del cerebro mismo de los animales superiores también depende de las estructuras grasosas, por lo que de igual modo pueden dañarse con la penetración de petróleo.

Con bajas concentraciones de petróleo (de 0.01 a 0.02 a 0.02 ppm), la división celular en el plancton se inhibe al igual que sus procesos y fotosintéticos: los peces nacen deformes y más tarde de lo normal; en niveles de 1ppm. las langostas tienen un desarrollo anormal de los hidrocarburos aromáticos, en niveles de 0.001 ppm. (una parte por mil millones) bloquean el proceso alimenticio y el comportamiento sexual de los cangrejos.

Así, la contaminación por petróleo daña al medio arino de liversas formas: provoca cambios a nivel celular, causando disfunciones importantes que afectan el desarrollo

normal de los organismos: mata a diversas especies por envenenamiento, y al recubrirlas con gruesas capas de petróleo, provocando su asfixia y hundimiento: destruye a los animales más jóvenes debido a que su sensibilidad es más acentuada: aniquila el plancton, base de la cadena alimenticia marina, ya que impide el paso de la luz solar y provoca una desoxidación del agua; afecta la conducta de algunas especies marinas; daño las actividades pesqueras al destruir los diversos ejemplares comestibles y darles un sabor desagradable; por otra parte, también ensucia las zonas de recreo, disminuyendo de esta forma la asistencia del turismo y la capacidad de disfrutar, por parte de los habitantes, de su lugar de residencia.

**ANEXO XII  
GLOSARIO**

**-ABANDERAMIENTO:** matricular bajo la bandera de un Estado a un buque extranjero.

**-ABORDAJE-:** acción de abordar, tomar puerto, atracar el barco a un embarcadero entrar, saltar, tomar al abordaje.

**-ACCIDENTE MARITIMO-:** se entiende como abordaje, varada u otro siniestro de navegación a bordo de un barco.

**-AGUAS RESIDUALES-:** son agrícolas, domésticas, pluviales e industriales.

**-AGUAS INTERIORES-:** todas aquellas aguas marinas o no marinas, dentro del territorio del Estado con excepción del mar territorial son aguas interiores. Es decir aquellas que están dentro de las líneas de base rectas, a partir de las cuales se mide el límite interno del mar territorial; pueden ser: ríos, lagos, aguas portuarias; aguas marinas entre costa y costa y las líneas de base rectas, finalmente bahías internas.

**-ALTA MAR-:** es aquella parte del océano exterior a una línea que corra paralela a la costa, a cierta distancia de esta. El alta mar, no es susceptible de ocupación, ningún Estado puede tener soberanía sobre esta, es solamente un medio necesario de comunicación entre las naciones.

**-AMBIENTE-:** conjunto de elementos naturales, artificiales o industriales por el hombre, físicos, químicos y biológicos que propician la existencia, transformación y desarrollo de organismos vivos.

**-ARBITRAJE-:** arreglo de un litigio por un arbitro y sentencia así dictada

**-ARBITRO-:** persona escogida por un tribunal para decidir una diferencia.

**-BARCO-:** nave apta para para navegar, incluyendo las instalaciones que son utilizadas para la explotación y exploraciones de los recursos del fondo de los mares, océanos o

subsuelos sin tomar en cuenta las plataformas de perforación, sin incluir a los barcos o barcazas.

**-BARCAZA** : lanchón para descargar buques.

**-BORDO** : costado exterior de una nave, alto bordo se dice de los buques mayores.

**-BUQUE Tanque** : de los buque tanque convencionales se podría decir que tiene una capacidad aproximada de 44,000 T.P.M. (toneladas peso muerto, así que puede aceptar unos 325 mil barriles. Estos buques tienen sus tanques de carga divididos por mamparas centrales longitudinales, y varias transversales para tratar de mantener una verticalidad.

**-CALADO** : distancia entre la línea de flotación y la base de la quilla, profundidad.

**-CONCILIACION** : sinónimo de arbitraje.

**-CONCILIAR** : poner de acuerdo a dos enemigos.

**-CONTAMINACION** : la presencia en el medio ambiente de uno o mas contaminantes o cualquier combinación de ellos que perjudiquen la vida, la salud y el bienestar humano.

**-CONTAMINANTE** : toda materia o sustancia o sus combinaciones o compuestos o sus derivados en distintas formas.

**-CAPITAN** : el que manda un buque, un buque mercante de altura.

**-DEG** : Derechos Especiales de Giro, es un valor activo de reserva.

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

**-DESLASTRE** : quitar el lastre que cargaba una cosa, deslastrear un barco.

**-ECODESARROLLO** : vocablo inventado para describir proceso del desarrollo con una buena base ecológica, surgido como tema central en la Conferencia de Estocolmo.

**-ECOLOGIA** : ciencia que estudia las relaciones entre los organismos y su medio ambiente.

**-ECOSISTEMA** : equilibrio dinámico de los sistemas vivientes formado por una especie de cadenas.



**-ECOPEMEX** : buque que opera en el Golfo de México desde 1986, tiene su base de operación en el puerto de Dos bocas, Tab., es un barco de doble casco, tiene tecnología avanzada, se abre en su línea media hasta lograr 44 metros.

**-ENERGIA** : el mantenimiento de la vida es gracias al empleo de energía del sol.

**-ESTRIBOR** : costado derecho del buque mirando de popa o a proa.

**-EXPLOTACION DE ECOSISTEMAS** : influencia del hombre con la estructura del Ecosistema y esta va desde la simple disminución en el número de individuos de ciertas poblaciones interfecundas y capaces de tener trascendencia fértil.

**-EXPLORACION** : acción de explorar, es registrar, investigar, buscar, conocer.

**-HECHO ILICITO** : éste consta de dos elementos, uno subjetivo, que es el compartimiento imputado al Estado en su calidad de sujeto de derecho internacional y un elemento objetivo que denota que determinado comportamiento ha infringido una obligación internacional.

**-ILICITO** : no permitido legalmente.

**-IMPUTAR** : atribuir a otro una culpa.

**-IMPUTABILIDAD** : calidad de imputable.

**-INCOAR** : comenzar, empezar.

**-INMUNIDAD** : calidad de inmune/ la que gozan los representantes diplomáticos acreditados cerca del jefe de un Estado.

**-LASTRE** : piedra u otra cosa pesada que se pone en el fondo de una embarcación o vehículo para facilitar su conducción.

**-LEY DEL PABELLON** : significa el derecho de abanderar barcos, lo cual trae consigo una serie de obligaciones correlativas al Estado, asegurando su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan el.

**-LICITUD** : lo permitido legalmente.

**-MARISMA** : terreno bajo y pantanoso que se inunda con las aguas del mar.

**-MAQUINISTA** : persona que inventa o fabrica maquinas ; la que las dirige o gobierna, y especialmente si éstas son de vapor.

**-PABELLON** : así como garantizar la seguridad en el mar.

**-POPA :** parte posterior de las naves ; donde se coloca el timón y están las cámaras o habitaciones principales.

**-PROA :** parte delantera de la nave que va cortando las aguas.

**-ORGANISMOS ESPECIALIZADOS :** son las organizaciones internacionales, gubernamentales, que tengan amplias atribuciones internacionales definidas en sus estatutos y relativas a materias de carácter económico, social, cultural, educativo, sanitario y otras conexas, vinculadas a la Organización de las Naciones Unidas, es decir que en estas se excluyen organismos regionales y las organizaciones de cooperación técnica.

**-RESIDUOS PELIGROSOS :** los constituyen las sustancias químicas tóxicas, inflamables, explosivas, radiactivas, corrosivas y biológicamente activas.

**-RESIDUOS SOLIDOS :** según su origen son residuos domésticos, residuos industriales, restos de materiales para la construcción y objetos de gran tamaño.

**-RESPONSABILIDAD CIVIL :** obligación que corresponde a una persona determinada de reparar un daño o perjuicio causado a otra, bien por ella misma, por el hecho de las cosas o por actos de las personas por las que se deba responder.

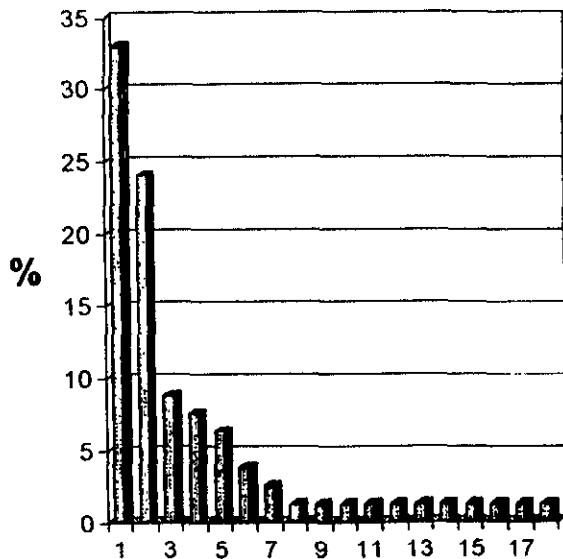
**-RESPONSABILIDAD OBJETIVA :** es aquella que emana de un riesgo creado que se traduce en un evento dañoso de cuyas consecuencias perjudiciales está obligada a responder la persona que, en cierto modo, se encuentra en una situación de recibir algún beneficio de la actividad susceptible de ocasionar el daño.

**-RESPONSABILIDAD SUJETIVA :** es aquella que recae sobre una persona determinada como consecuencia de un acto propio que ha causado un daño a otra.

**-YACIMIENTOS PETROLIFEROS SUBMARINOS :** presencia de hidrocarburos en el mar, ya sean causados por afloramiento natural, chapopoterías en el mar o como resultado de operaciones mar adentro.

**ANEXO XIII**  
**CAUSAS DE INCIDENTES DETECTADAS POR EL IOPCF**  
**(1979-1995)**

**CAUSAS DE INCIDENTES  
DETECTADAS POR EL IOPCF  
(1979-1995)**



La grafica representa las principales causas de incidentes que provocaron una contaminación del mar por hidrocarburos, en los cuales se vieron implicados Estados miembros del IOPCF y que requirieron de su intervencion para el pago de indemnizaciones

No.	Causa del incidente
1	Colisión
2	Encallamiento
3	Hundimiento
4	Maltrato de la carga
5	Descarga
6	Descarga de petróleo
7	Matrato de los abastecimientos de petróleo
8	Colisión con atracadero
9	Avería
10	Incendio
11	Incendio y explosión
12	Desbordamiento durante las operaciones de carga
13	Desborde en los conductos de abastecimiento
14	Desborde durante la descarga
15	Desborde durante las operaciones de abastecimiento
16	Maltrato del petróleo en su traslado
17	Tanques dañados debido a tormenta
18	Desconocida

Fuente: IOPCF Annual Report, 1995