

FP/0503-80-07

COMISION PERMANENTE DEL PACIFICO SUR
Colombia – Chile – Ecuador – Perú

PNUMA / CPPS
Seminario – Taller

**LA PRACTICA LEGAL PARA LA PROTECCION
DEL MEDIO MARINO
CONTRA LA CONTAMINACION**

Bogotá – Colombia, 4 – 8 mayo de 1981

CPPS, SERIE SEMINARIOS Y ESTUDIOS, No. 4, 1981
LIMA, PERU

COMISION PERMANENTE DEL PACIFICO SUR
Colombia – Chile – Ecuador – Perú

PNUMA / CPPS
Seminario – Taller

**LA PRACTICA LEGAL PARA LA PROTECCION
DEL MEDIO MARINO
CONTRA LA CONTAMINACION**

Bogotá – Colombia, 4 – 8 mayo de 1981

CPPS, SERIE SEMINARIOS Y ESTUDIOS, No. 4, 1981

LIMA, PERU

P R E S E N T A C I O N

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y la Comisión Permanente del Pacífico Sur, consideraron necesario organizar un Seminario legal que tuviera como objetivo capacitar a los participantes en el manejo eficaz de los diversos mecanismos legales creados para proteger y preservar el medio marino, contra cualquier fuente de contaminación.

El Seminario-Taller "La Práctica Legal para la Protección del Medio Marino contra la Contaminación", se realizó en Bogotá, Colombia, los días 4 al 8 de mayo de 1981.

Este Seminario, que contó en su inauguración con la presencia del Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, Sr. Carlos Lemons Simonds, fue considerado como una de las actividades principales a efectuarse dentro del "Plan de Acción para la protección y desarrollo del medio marino y de las áreas del Pacífico Sudeste", que se lleva a cabo en virtud de un Convenio suscrito entre el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y la Comisión Permanente del Pacífico Sur.

Actuaron como profesores del Seminario distinguidos funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores de España, de IMCO, del International Oil Pollution Fund, PNUMA y CPPS.

Concurrieron en calidad de alumnos, participantes de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Panamá.

El presente número de la Revista "Seminarios y Estudios" de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, incluye todas las exposiciones efectuadas en dicho Seminario legal, así como también las conclusiones de él.

El PNUMA y la CPPS agradecen muy especialmente al Gobierno de Colombia y a la Universidad de ésta, "Jorge Tadeo Lozano", por haber hecho posible la realización del Seminario-Taller "La Práctica Legal para la Protección del Medio Marino contra la Contaminación", que esperan haya contribuido eficazmente al mejor conocimiento y manejo de los dispositivos legales establecidos para la protección y preservación del medio marino contra la contaminación.

EL DERECHO INTERNACIONAL Y LA PROTECCION
DEL MEDIO MARINO CONTRA LA CONTAMINACION

Dr. Hugo Llanos Mansilla (*)

1.- LAS CONVENCIONES DE GINEBRA.-

No existe ni ha existido en el orden internacional una Convención de carácter universal que haya cubierto todos los aspectos referentes a la protección y preservación del medio marino. Podemos sí, mencionar algunas iniciativas que pueden servirnos como antecedentes para ilustrar el esfuerzo realizado por la comunidad internacional para legislar, de modo general, sobre la protección del medio marino contra la contaminación.

Debemos referirnos, en primer lugar, a las Convenciones de Ginebra, de 1958, aprobadas en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1)

La Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, de fecha 29 de abril de 1958, sólo dedica dos artículos al tema de la protección del medio marino contra la contaminación. Es así que el artículo 24 establece: "Todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías submarinas o producidos por la explotación y exploración del suelo y del subsuelo submarinos, teniendo en cuenta las disposiciones de los convenios existentes en la materia".

Por su parte, el artículo 25 dice lo siguiente:

"1. Todo Estado está obligado a tomar medidas para evitar la contaminación del mar debido a la inmersión de desperdicios radiactivos, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones que pueden dictar los organismos internacionales competentes.

2. Todos los Estados están obligados a colaborar con los organismos internacionales competentes en la adopción de medidas para evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente resultante de cualesquiera actividades realiza-

(*) Secretario General Adjunto para Asuntos Jurídicos de la C. D. P. S.

(1) El tema de la contaminación no fue tratado en la conferencia sobre Codificación de Derecho Internacional de La Haya, de 1930.

das con sustancias radiactivas o con otros agentes nocivos".

Esta Convención está en vigencia desde el 30 de setiembre de 1962. (2)

Se han interpretado estos dos artículos de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar en el sentido de que los Estados están obligados a prevenir la contaminación de las aguas jurisdiccionales de los otros Estados, por derrames de hidrocarburos o de sustancias radiactivas en su propio mar territorial, y de sus buques y tuberías en alta mar, como por la operación de instalaciones y estructuras localizados en la plataforma continental. (3)

Dicha interpretación nace del hecho de que los artículos 24 y 25 citados, se refieren a la contaminación de las aguas, del mar, no de la alta mar, expresión esta última que debería haberse utilizado si así hubiera sido la intención de los redactores de la Convención.

La Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental, suscrita el 29 de abril de 1958, dedica un sólo artículo al problema de la contaminación. (4)

En efecto, establece el artículo 5 lo siguiente:

"1. La exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales no deben causar un entorpecimiento injustificado de la navegación, la pesca o la conservación de los recursos vivos del mar...

7. El Estado ribereño está obligado a adoptar, en la zona de seguridad, todas las medidas adecuadas para proteger los recursos vivos del mar contra agentes nocivos".

Esta Convención entró en vigencia el 10 de junio de 1964.

Ambas Convenciones han sido criticadas justificadamente en razón a que sus disposiciones son vagas, muy generales y carecen de todo efecto obligatorio para los Estados partes de ellas.

En efecto, qué sucede si un Estado no cumple con lo establecido en los artículos 24 y 25 de la Convención sobre la Alta Mar? Cómo perseguir su responsabilidad internacional, si sólo algunos Estados se sometieron al Protocolo relativo a la

(2) Son Estados partes 49 Estados.

(3) Lucius C. Caflisch: "International Law and ocean pollution. The present and the future" en Revue belge de droit international. Año 1972, pág. 22.

(4) Son Estados partes 49 Estados.

Solución Obligatoria de Disputas, anexo a las Convenciones de Ginebra?. No se establecen además normas respecto a cuestiones referentes a la jurisdicción de ejecución que son, por cierto, de innegable importancia.

Además, la obligatoriedad de los Estados de dictar disposiciones, tomar medidas, como lo establecen los artículos 24 y 25 arriba citados, carece de toda efectividad, desde el momento que no se contemplan sanciones para el Estado que no las realiza. El artículo 25, por su parte, al disponer en su inciso 2º la obligación de los Estados de colaborar con los organismos internacionales competentes, deja esta disposición sin una implementación efectiva, ya que en parte alguna identifica cuáles son dichos organismos internacionales.

La Convención sobre Plataforma Continental tiene sí el mérito de reconocer, por primera vez, al Estado ribereño, un interés especial en la protección de los recursos vivos, fuera de su mar territorial (5), aunque se echan de menos normas referentes a la contaminación resultante de la explotación de los fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional.

Diremos finalmente, que si bien las Convenciones de Ginebra citadas han sido muy elementales en sus disposiciones relativas a la protección del medio marino contra la contaminación (6), al menos establecieron ciertas normas de cooperación destinadas a prevenir dicha contaminación por vertimiento de hidrocarburos, descargas de desperdicios radiactivos y explotación de los fondos marinos, fortaleciendo, además, los derechos de soberanía del Estado ribereño sobre su plataforma continental, a los efectos de la exploración y explotación de sus recursos naturales y de la protección de éstos, en la zona de seguridad que señala, contra agentes nocivos.

2.- EL DERECHO INTERNACIONAL CONSUECUDINARIO.-

Ante la carencia de normas internacionales convencionales de tipo universal, cabe preguntarse, si a la luz del Derecho Internacional, existían normas consuetudinarias o principios de Derecho Internacional destinados a la protección del medio marino contra la contaminación y, sí, por otra parte,

-
- (5) Así lo anota Isidro Morales en "El desarrollo de las normas del Derecho Internacional en materia de preservación del Medio Humano". Separata del Boletín de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Octubre/Diciembre 1977/Nº 71/ Año XXXVI. Caracas 1978, pág. 110.
- (6) Ninguna de estas Convenciones han sido aceptadas por más de la tercera parte de los Estados que integran la comunidad internacional.

las Convenciones de Ginebra reflejaban o no las normas vigentes de Derecho Internacional sobre el particular.

i.- Derechos del Estado ribereño en sus aguas interiores y su mar territorial

El derecho del Estado ribereño para tomar medidas a fin de evitar la contaminación de sus aguas interiores es incuestionable. En ellas ejerce plenamente su soberanía. Lo mismo cabe decir respecto a su mar territorial. En éste, el Estado ribereño tiene pleno derecho a prevenir las descargas de contaminantes, debiendo respetar los buques que pertenecen a terceros Estados todas las regulaciones dadas por aquel.

La única limitación que tiene el Estado ribereño es respetar, en su mar territorial, el derecho de paso inocente. Este derecho está implícito en el artículo 17 de la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, de fecha 29 de abril de 1958. (7)

Dice el artículo 17: "Los buques extranjeros que utilizan el derecho de paso inocente deberán someterse a las leyes y a los reglamentos promulgados por el Estado ribereño de conformidad con estos artículos y con las demás normas del Derecho Internacional y, especialmente, a las leyes y reglamentos relativos a los transportes y a la navegación".

Las normas dadas por el Estado ribereño para prevenir la contaminación del mar territorial no deben, pues, atentar contra este derecho de paso inocente. No deben, además, discriminar entre los buques del Estado ribereño y los pertenecientes a terceros Estados.

ii.- Derechos del Estado ribereño en su zona contigua

Se ha discutido si el Estado ribereño tenía en su zona contigua poderes para controlar la contaminación.

La Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua dice en su artículo 24 lo siguiente:

"1. En una zona de alta mar contigua a su mar territorial, el Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Evitar las infracciones a sus leyes de policía adua-

(7) Vigente desde el 10 de Setiembre de 1964. Son Estados Partes 42 Estados.

nera, fiscal, de inmigración y sanitaria que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial, y

- b) Reprimir las infracciones de esas leyes, cometidas en su territorio o en su mar territorial..."

El problema radicaba en determinar si cabía el control de la contaminación dentro del término "leyes sanitarias".

Caflisch (8) sostiene que dicho término no fue concebido para cubrir las normas contra la contaminación y que, además, los poderes jurisdiccionales otorgados al Estado ribereño por el artículo 24 arriba citado, eran muy limitados. Ellos operan sólo dentro del mar territorial del Estado. En la zona contigua los Estados ribereños podrán sólo adoptar las medidas de fiscalización necesarias para evitar las infracciones que pudieran cometerse en su mar territorial.

La discusión actualmente, es meramente académica, por las siguientes razones:

El artículo 24 citado establecía que la Zona Contigua no podía extenderse más allá de 12 millas contadas desde la línea de base desde donde se medía la anchura del mar territorial.

Tanto en la Conferencia de Ginebra de 1958, como en la de 1960, se fracasó en los intentos de establecer un acuerdo respecto a la extensión del mar territorial. No se consideraba norma de Derecho Internacional la anchura de tres millas a que alcanzaba el mar territorial, por no ser general la práctica de los Estados a este respecto.

El desarrollo del Derecho del Mar hizo que emergiera una norma consuetudinaria que autorizaba a los Estados para establecer, libremente, dentro de la distancia de 12 millas, los límites exteriores de su mar territorial. Se absorbía, así, la zona contigua de 12 millas, distancia máxima exigida para ésta por la Convención citada.

Más adelante, veremos las nuevas disposiciones contempladas por el Proyecto de Convención de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que dejan sin efecto la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

iii.- Derechos de los Estados en la Alta Mar

De acuerdo a lo que dispone el artículo 6 de la

(8) Obra citada, pág. 11.

Convención de Ginebra sobre la Alta Mar "Los buques navegarán con la bandera de un sólo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los tratados internacionales o en los presentes artículos, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado...".

En consecuencia, los poderes del Estado en materia de control de la contaminación alcanzan, en alta mar, sólo a los buques que enarbolan su pabellón.

3.- JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL.-

Muchos esfuerzos ha desarrollado la comunidad internacional en su lucha contra la contaminación del medio marino.

Un antecedente lejano que demuestra lo mucho que se ha caminado hoy en día, a este respecto, es el arbitraje del mar de Behring, en 1893, en que no se consideró prohibido el vertimiento no intencional del desperdicio, considerándose así un derecho casi absoluto del usuario. (9)

Al ejemplo anterior, cabe contraponer el arbitraje de 1938 que consagró el no abuso de derecho en la lucha contra la contaminación. Me refiero al Trail Smelter Arbitration, entre los Estados Unidos y Canadá (10). El Tribunal señaló que ningún Estado tiene derecho de usar y permitir el uso de su territorio de tal modo que cause daños al territorio o personas de otros países.

Gran Bretaña debió pagar daños y perjuicios por la contaminación del aire por gases provenientes de una fábrica situada en la Columbia británica, lo que provocó perjuicios a las personas situadas en el vecino estado de Washington, Estados Unidos.

A juicio del Tribunal, bajo los principios del Derecho Internacional, así como para la legislación de los Estados Unidos, ningún Estado tiene derecho de usar o permitir el uso de su territorio de manera tal que pueda causar daños, por el humo arrojado a otro Estado, a propiedades o personas de éste.

Si bajo el imperio del Derecho Internacional, un Estado es responsable por actividades desarrolladas por sus órganos, si la contaminación es causada por particulares ubicados en su territorio el Estado será responsable si fracasa en ejercer la debida diligencia para evitar dicha contaminación, o no impone sanciones a los responsables de tales actividades.

En el caso del Canal de Corfú, 1949, entre Gran Bretaña

(9) I. Morales, obra citada. pág. 107.

(10) Id., pág. 108. Señala además, el caso del Lago Lenoux, de 1957, entre España y Francia, en que la Corte Internacional de Justicia reconoció el derecho hipotético para España de reclamar en caso de contaminación de las aguas.

y Albania, dijo la Corte Internacional de Justicia: "Las obligaciones que correspondían a las autoridades albanesas consistían en hacer conocer, en interés de la navegación en general, la existencia de campos de minas en las aguas territoriales albanesas y en advertir a los barcos de guerra británicos, en el momento en que se acercaban, el peligro inminente al que le exponía el campo de minas. Estas obligaciones se fundan, no en la VII Convención de La Haya de 1907, que es aplicable en tiempos de guerra, sino sobre ciertos principios generales y bien reconocidos, tales como consideraciones elementales de humanidad, más absolutos aún en tiempos de paz que en tiempos de guerra, el principio de la libertad de las comunicaciones marítimas y la obligación para todo Estado, de no dejar utilizar su territorio para los fines de actos contrarios a los derechos de otros Estados. (11)

Por analogía, el Trail Smelter es aplicable a la contaminación del medio marino.

El Proyecto de Convención de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece en su artículo 194, lo siguiente: "...2. Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción o control se realicen de tal forma que no causen perjuicios por contaminación a otros Estados ni a su medio ambiente, y que la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no se extiendan más allá de las zonas donde los Estados ejercen derechos de soberanía de conformidad con esta Convención...".

El artículo 195, del Proyecto de Convención, por su parte señala: "Al tomar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, los Estados actuarán de manera que, ni directamente ni indirectamente, traspasen perjuicios o peligros de una zona a otra o transformen un tipo de contaminación en otro".

Así como el Trail Smelter se basó en el no abuso del derecho, se han invocado también otros principios de Derecho Internacional para justificar la acción de los Estados en la prevención de la contaminación de su medio marino.

Es así que se ha sostenido que los Estados pueden actuar ejerciendo su derecho de legítima defensa o invocando un estado de necesidad, si ha ocurrido una catástrofe que provoca una grave contaminación de sus costas. En dichos casos, si el Estado perjudicado actúa en defensa de un interés concreto, vital, deberán al menos satisfacer las exigencias contempladas

(11) CIJ, Recueil 1949, págs. 22 y 23.

Ver nota 27 sobre el fallo de la Corte Internacional de Justicia, en el Caso de los Ensayos Nucleares.

por el Derecho Internacional general, y someterse luego a lo que decidan, en definitiva, las instancias diplomáticas o judiciales establecidas por dicho derecho. Además, cabe enfatizar la necesidad que le asiste al Estado perjudicado de encarar dicha catástrofe de contaminación, real o inminente a su medio marino, con medidas proporcionales al daño causado, medidas que deben cesar tan pronto terminen los efectos adversos que pretende evitar.

Un estudio de la actitud adoptada por aviones británicos al bombardear restos del buque con bandera de Liberia, "Torrey Canyon", que provocó una catástrofe de contaminación, en 1967, ilustra mejor la situación comentada.

4.- LEGISLACION INTERNACIONAL.- (**)

Hemos dicho que no existe una Convención universal vigente, que cubra todos los aspectos referentes a la protección del medio marino contra la contaminación.

Sin embargo, debemos mencionar un conjunto de convenciones internacionales, suscritas por un gran número de Estados, que reglamentan diversas materias relacionadas con la contaminación del medio marino. Son los convenios internacionales suscritos a iniciativa de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental -OCMI-, (12) vinculada a la Organización de las Naciones Unidas mediante la concertación de un acuerdo (13), y cuya preocupación fundamental es el fomento de la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y control de la contaminación del mar por buques, embarcaciones y otros artefactos. (14)

i.- Convención internacional para prevenir la contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos, de 1954 (15).-

Mediante este Convenio se prohíbe a todo buque petrolero el vertimiento intencional de descargas de hidrocarburos.

(**) Ver anexo Nº 1.

(12) Cuya sigla en inglés es IMCO.

(13) De conformidad con el artículo 57 de la Carta de las Naciones Unidas.

(14) Incluyendo la prevención de la contaminación causada por accidentes y siniestros marítimos, la indemnización por daños de contaminación, las cuestiones de responsabilidad, etc.

(15) OIL POL 1954. Vigente desde el 26 de julio de 1958. Enmienda de 1969, vigentes desde el 20 de enero de 1978. Enmiendas de 1971 -Gran Barrera de Coral en Australia-, y buques

ros o de mezclas oleosas dentro de determinadas "zonas prohibidas", que se extienden 50 millas por lo menos de la tierra más próxima, o 100 millas en el caso del Mar Mediterráneo, del Mar Rojo, Australia, etc.

Las enmiendas están basadas en la total prohibición de vertimientos de hidrocarburos. Se prohíben las descargas de hidrocarburos resultantes de la explotación normal de un buque, como son la limpieza de tanques, deslastres, etc., excepto si se cumplen ciertas condiciones: la cantidad total de hidrocarburos que puede descargar un petrolero en un viaje en lastre no puede ser superior a 1/15,000 de la capacidad total de carga; la tasa instantánea de descarga de contenido de hidrocarburos no debe exceder de 60 litros por millas andada, etc.

Uno de los problemas de este Convenio es que su contravención es penada por el Estado del pabellón del buque infractor, favoreciéndose así a aquellos Estados que para atraerse mayor cantidad de buques -aplicándose así las llamadas banderas de conveniencia- tienen una legislación más flexible y liberal.

No se establece, además, indemnización alguna por los daños causados, y su ámbito de aplicación, que se limita a los Estados partes, sólo cubre descargas voluntarias de hidrocarburos persistentes -fuel oil y otros- desde buques y buques tanques.

ii.- Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques, de 1973 (16).-

Este Convenio fue suscrito para sustituir al OIL POL 1954. Reglamenta todos los aspectos de la contaminación por buques (17), excepto la contaminación resultante del vertimiento de desechos en el mar y de la exploración y explotación de los recursos mineros de los fondos marinos.

(15)...Tanques, no vigentes aún. Una de las Enmiendas de 1971 tuvo por objeto minimizar la cantidad de hidrocarburos que pueden derramarse como resultado de algún siniestro marítimo, en especial los accidentes que puedan afectar a petroleros muy grandes.

En 1954, fecha de suscripción del Convenio OIL POL, la OCMI no había sido constituida oficialmente. Sus funciones de depositaria fueron asumidas en 1959, fecha de su constitución.

(16) MARPOL 1973, aún no vigente. En 1978 se suscribió un Protocolo relativo a este Convenio -MARPOL PROT, 1978-, no vigente todavía.

(17) Se aplica a los buques de todo tipo, incluidos aliscafos, sumergibles, plataformas fijas o flotantes, etc.

Contiene reglas para prevenir:

- a) la contaminación por hidrocarburos;
- b) la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel;
- c) la contaminación por sustancias perjudiciales que no son transportadas a granel;
- d) la contaminación por las aguas sucias de los buques, y
- e) la contaminación por las basuras de los buques.

Se reduce la cantidad máxima de hidrocarburos cuya descarga está permitida durante el viaje en lastre de petroleros nuevos, tanto respecto de los hidrocarburos persistentes -negros-, como de los no persistentes, blancos. Ciertas zonas consideradas vulnerables a la contaminación por hidrocarburos -"zonas especiales"- están prohibidas de la descarga de hidrocarburos: las principales zonas especiales están en el Mar Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Báltico, etc. Se establecen nuevas exigencias en la construcción de petroleros nuevos con el fin de que puedan sobrevivir luego de sufrir una avería por abordaje o varada en cualquier condición de carga. Se detallan criterios de descargas y medidas de control de la contaminación por sustancias líquidas nocivas transportadas a granel y por aquellas que son objeto de transporte en paquetes, contenedores, etc.

No se permite que los buques descarguen aguas sucias dentro de las 4 millas desde la tierra más próxima y se fijan distancias mínimas desde el litoral para la eliminación de las principales clases de basuras.

En cuanto a las sanciones de las normas de este Convenio, ellas serán punibles por la legislación del Estado del pabellón, siguiéndose así la solución clásica.

iii.- Convenio internacional relativo a la intervención en Alta Mar en caso de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, de 1969 (18).-

(18) INTERVENTION, 1969. Vigente desde el 6 de mayo de 1975. En 1973 se suscribió un Protocolo relativo a la intervención en Alta Mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos -INTERVENTION PROT, 1973-, aún no vigente.

El desastre de "Torrey Canyon", en 1967, hizo ver el peligro de contaminación que podría afectar al Estado ribereño por un siniestro en alta mar. Se planteó la necesidad de darle a dicho Estado el derecho de intervenir en esta zona, en casos de extrema gravedad para sus intereses.

Este Convenio confirma el derecho del Estado ribereño a tomar en alta mar, las medidas necesarias para prevenir, reducir o eliminar todo peligro contra su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo. El Estado ribereño sólo puede ejercer este derecho si es necesario y guarda proporción con la contaminación o riesgo de que se produzca, y después de haber consultado con los interesados, entre los cuales figuran, en particular, el Estado del pabellón del buque afectado, los propietarios de los buques o de sus cargamentos y, si lo permiten las circunstancias, de expertos independientes.

Si el Estado ribereño se excede en las medidas de intervención adoptadas, tiene la responsabilidad de indemnizar por los perjuicios causados. El Convenio contiene además, disposiciones para la solución de controversias mediante la negociación, conciliación o arbitraje.

Este Convenio representó un gran paso al reconocer el Estado ribereño el derecho de intervenir en alta mar -sin limitación de distancia-, superándose así la solución clásica de la preeminencia del Estado del pabellón.

Se le critica sí, por limitarse su campo de aplicación a los hidrocarburos persistentes y sólo a casos de accidentes marítimos de gran magnitud, en que intervienen barcos petroleros.

Además, las medidas a aplicarse en virtud de este Convenio sólo son correctivas, esto es, funcionarán toda vez que haya ocurrido el accidente, sin que se autoricen medidas para prevenir este último.

iv.- Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969 (19).-

A raíz del siniestro del "Torrey Canyon" se estimó necesario señalar quienes son los responsables de la contaminación por derrames de hidrocarburos en caso de ac-

(19) CLC, 1969. Vigente desde el 19 de junio de 1975.

cidentes en alta mar, que cause daños al territorio de un Estado.

En virtud de este Convenio se atribuye al propietario del buque que transporta los hidrocarburos la responsabilidad por los daños de contaminación por petróleo.

Esta es una responsabilidad objetiva. El propietario del buque puede eximirse de responsabilidad 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 causado por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces y otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

La responsabilidad del propietario queda limitada a cada caso concreto. Esta limitación se basa en el arqueo del buque, pero se estipula una cifra máxima, cualquiera que sea el tonelaje del buque siniestrado. El propietario de un barco tendrá derecho así a limitar su responsabilidad a una cuantía total de 2.000 francos por tonelada de arqueo del barco. Esta cuantía no excederá en ningún caso de 210 millones de francos. Si el siniestro ha sido causado por una falta concreta o culpa del propietario no podrá éste valerse del derecho a la limitación referida.

El propietario de un barco que esté matriculado en un Estado contratante y transporte más de 2,000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento, tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, como la garantía de un banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones por el importe a que asciendan los límites de su responsabilidad, para cubrir ésta. A cada barco se le expedirá un certificado que haga fe que existe tal seguro o garantía, que será expedido por el Estado donde dicho barco está matriculado.

Cuando el siniestro haya causado daños por contaminación en el territorio, inclusive el mar territorial de uno o más Estados contratantes, sólo podrán interponerse acciones en demanda de indemnización ante los tribunales de éste o esos Estados Contratantes. Cada Estado contratante hará lo oportuno para garantizar que sus tribunales gocen de la necesaria jurisdicción para entender de tales acciones.

Este Convenio fue implementado por el Convenio internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnizaciones de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1971 (20)

Si bien el Convenio de Responsabilidad de 1969 instituyó un buen mecanismo para garantizar el pago de indemnizaciones por daños de contaminación petrolífera, algunos Estados objetaron el régimen instituido de responsabilidad objetiva del naviero por daños que no le era posible prever, lo que lo hacía apartarse del derecho marítimo consuetudinario que basa la responsabilidad en la culpa. Otros Estados no estimaron satisfactorio el sistema de limitación de la responsabilidad, considerando las cifras insuficientes frente a los siniestros en que podían encontrarse comprometidos los superpetroleros. Solicitaban que el monto de la limitación no se fijara o que se estipulara una cifra muy elevada de limitación.

El Convenio del Fondo, de 1971, constituye un Fondo Internacional de Indemnizaciones de los daños de contaminación petrolífera que sirve un doble propósito:

- a) Garantizar una indemnización adecuada a las víctimas de daños de contaminación que no pueden obtener el resarcimiento total o parcial de esos daños en virtud del Convenio de Responsabilidad de 1969;
- b) Exonerar parcialmente a los armadores de los gravámenes financieros adicionales que les impone dicho Convenio de 1969.

El Armador sólo puede beneficiarse de la protección de este Convenio de 1971, si su buque cumple con ciertos Convenios Internacionales que estipulan normas de seguridad y de prevención de la contaminación.

El Fondo indemnizará toda víctima de un daño por contaminación en la medida que ésta no haya obtenido una compensación plena y adecuada, sea por no prever el Convenio de Responsabilidad alguna por el daño en cuestión, sea porque el propietario responsable del daño, según el Convenio de Responsabilidad, sea incapaz por razones financieras de dar pleno cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera prevista no contempla o no satisface plenamente las demandas de indemnizaciones suscitadas, etc., o porque el daño excede los límites de responsabilidad del propietario.

(20) FUND, 1971. Vigente desde el 16 de octubre de 1978.

El Fondo quedará exento de toda obligación si prueba que el daño es consecuencia de un hecho de guerra, de hostilidades, de guerra civil o insurrección o fue ocasionado por un derrame o descarga de hidrocarburo procedente de un buque de guerra o de un buque perteneciente a un Estado o explotado por él, o si el demandante no puede demostrar que el daño sea consecuencia del siniestro de uno o más barcos.

Si el Fondo prueba que el daño ha sido causado, en su totalidad o en parte, por haber actuado o dejado de actuar la víctima con intención dolosa o por la negligencia de ésta, puede ser exonerado de indemnizar todas o partes de sus obligaciones.

Se establece un límite para el importe total de la indemnización: 450 millones de francos, incluida la indemnización debida bajo el Convenio de Responsabilidad.

El Fondo se nutre de contribuciones iniciales y anuales pagaderas por las personas de los Estados contratantes que reciban cantidades importantes de hidrocarburos sujetos a contribuciones en los puertos o instalaciones terminales de dichos Estados: personas que importen o reciban más de 150,000 toneladas de petróleo al año.

En 1976 se suscribió el Protocolo correspondiente al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas de Mar por Hidrocarburos, de 1969 (21)

Este Protocolo modifica el Convenio de 1969, limitando la responsabilidad del propietario del barco con respecto a cada siniestro a una cuantía total de 133 unidades de cuenta por tonelada de arqueó del buque. Esta cuantía no excederá, en ningún caso, de 14 millones de unidades de cuenta.

La unidad de cuenta es el Derecho Especial de Giro, definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia se convertirán en moneda nacional del Estado en que se constituya el fondo, utilizando como base el valor que tenga esa moneda en relación con el Derecho Especial de Giro en la fecha de la constitución del fondo.

Si el país no pertenece al Fondo Monetario Internacional o su ley le prohíbe aplicar las disposiciones se

(21) CLC PROT, 1976. No vigente.

ñaladas, podrá declarar que los límites de su responsabilidad ascenderán respecto de cada siniestro, a un total de 2,000 unidades monetarias por toneladas de arqueo del barco, a condición que esta cuantía no exceda en ningún caso de 210 millones de unidades monetarias. Esta unidad monetaria corresponde a 65 miligramos y medio de oro de novecientos milésimos.

En 1976, se suscribió el Protocolo correspondiente al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnizaciones de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1971 (22)

Este Protocolo modifica las cuantías a que hace referencia el Convenio de 1971. Se sustituye "450 millones de francos" por "30 millones de unidades de cuenta o 450 millones de unidades monetarias". Se sustituye "900 millones de francos" por "60 millones de unidades de cuenta o 900 millones de unidades monetarias, etc...".

Una seria limitación de este Convenio de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969, es que está referido a un sólo tipo de contaminación, la provocada por hidrocarburos, y siempre que ella ocurra en caso de accidente marítimo. Además, al imponer responsabilidad al propietario (23) de un buque petrolero que derrame hidrocarburos en alta mar, y que cause por ello daños al territorio o a las aguas territoriales de un Estado parte del Convenio, excluye toda indemnización por daños ocasionados a la "zona económica" situada más allá del mar territorial del Estado afectado.

v.- Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, de 1972 (24)

Este Convenio prohíbe el vertimiento de cualesquiera desechos u otras materias en cualquier forma o condición.

-
- (22) FUND PROT, 1976. No vigente.
- (23) La responsabilidad alcanzaba primero a 14 millones de dólares; luego a 30 millones de dólares.
- (24) LDC, 1972. Vigente desde el 30 de agosto de 1975. Ha sido objeto de dos enmiendas: a) Enmienda sobre procedimientos para la solución de disputas, de 1978, no vigente; y b) Enmiendas relativas a la prevención y control de la contaminación por incineración de Desechos y otras materias, de 1978, vigente desde el 11 de mayo de 1979.

Los desechos son agrupados en tres categorías. El vertimiento de la primera se prohíbe totalmente, en tanto que el de las otras dos categorías requiere de un permiso especial o general, según el caso.

Se incluye en la primera categoría los compuestos orgánicos halogenados, el mercurio y sus compuestos, el cadmio y sus compuestos, los plásticos persistentes, el petróleo crudo, fuel oil, los desechos u otras materias de alto nivel radioactivo, etc.

El vertimiento de desechos y otras materias está prohibido en todas las aguas marinas que no sean las aguas interiores de los Estados, y se aplica a todos los buques y aeronaves matriculados en el territorio del Estado contratante o que ostenten su pabellón, a los buques y aeronaves que carguen en su territorio o en sus aguas territoriales materias destinadas a ser vertidas y a los buques y aeronaves y plataformas fijas o flotantes bajo la jurisdicción de la Parte contratante, que se crea se dedican a operaciones de vertimiento.

El presente Convenio señala, desgraciadamente, normas muy generales en materia de responsabilidad de los Estados por los daños causados al medio ambiente de otros Estados, estableciendo únicamente que las Partes contratantes se comprometen a elaborar procedimientos para la determinación de dicha responsabilidad, así como para el arreglo de las controversias relacionadas con las operaciones de vertimiento.

vi.- Convenio Internacional relativo a la Responsabilidad Civil en la esfera del transporte Marítimo de Sustancias Nucleares, de 1971 (25)

El propósito de este Convenio es resolver las dificultades y conflictos que nacen de la aplicación simultánea, para casos de daños de origen nuclear, de ciertos Convenios relativos a la responsabilidad del armador y de otros que atribuyen la responsabilidad nacida de accidentes nucleares a los operadores de las instalaciones nucleares de donde procedan o a las cuales están siendo transportadas las sustancias nucleares. (26)

(25) NUCLEAR, 1971. Vigente desde el 15 de Julio de 1975.

(26) La Convención sobre Responsabilidad de los explotadores de buques nucleares, de 1962, fijaba la responsabilidad estricta de los explotadores de los buques nucleares, limitada a 100 millones de dólares. Se reconoce el derecho del Estado

El Convenio establece que una persona que sería responsable por los daños causados en un incidente nuclear, estará exenta de dicha responsabilidad, si el operador de una instalación nuclear es también responsable en virtud de la Convención de París de 1960, sobre Responsabilidad Civil en Materia Nuclear; o de la Convención de Viena de 1963, sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, o por la ley nacional que sea similar en el campo de la protección de las personas que sufren el daño.

En 1963, el tratado de Moscú que prohíbe los ensayos con armas nucleares en la atmósfera, en el espacio ultraterrestre y debajo del agua, representó un gran avance en el campo de la protección del medio, al prohibir las explosiones nucleares si dan lugar a que los desechos radioactivos alcancen más allá de los límites territoriales del Estado bajo cuya jurisdicción o control se efectúan dicho ensayos. En consecuencia, no se prohíbe las explotaciones nucleares subterráneas, ya que sus efectos están limitados a los límites territoriales del Estado. (27)

El Tratado de TLATELOLCO, de 1967, de desnuclearización de América Latina, que proscribe las armas nucleares en la América Latina, representa también, en este campo, un positivo avance, aunque no vincule aún a todos los países del continente.

(26)...ribereño a excluir a los buques nucleares de sus aguas y puertos.

(27) Mencionaremos también el Tratado de 1971, sobre Prohibición de emplazamientos de armas nucleares en los Fondos Marinos y la sentencia de 1974, de la Corte Internacional de Justicia, en el caso de los Ensayos Nucleares, entre Australia y Nueva Zelandia contra Francia. Este país fue acusado de violar el Tratado en 1963, aprobado por 106 países, al seguir realizando ensayos nucleares en el Océano Pacífico, y las libertades de navegación en alta mar y de sobrevuelo, al fijar Francia zonas prohibidas para la navegación aérea y marítima. Si bien la Corte no falló sobre el fondo del problema planteado, consideró obligatorio para Francia las declaraciones de su Presidente y de su Ministro de Defensa que permitieran poner fin a los ensayos nucleares atmosféricos. Así, la Corte reconoció como vinculante un acto unilateral del Estado: la promesa de no realizar tales ensayos.

5.- LABOR DE LAS NACIONES UNIDAS EFECTUADA CON ANTERIORIDAD A LA III CONFERENCIA SOBRE EL DERECHO DEL MAR (28)

- i.- La Resolución Nº 2749 (XXV) aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 17 de Diciembre de 1970, que consagró que los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional (que en adelante se denominará Zona), así como los recursos de la zona son patrimonio común de la humanidad, estableció con respecto a dicha Zona, que los Estados colaborarán para impedir la contaminación, impurificación y otros peligros para el medio marino, incluidos las costas, y la perturbación del equilibrio ecológico del medio marino. Deberán asimismo, proteger y conservar los recursos naturales de la zona, previniendo los daños a la flora y fauna del medio marino.

Los principios así enunciados por la Resolución Nº 2749, que servirán de guía para el futuro régimen internacional de la Zona, son sin perjuicio -como lo señala la misma Resolución-, de los derechos de los Estados ribereños relacionados con la adopción de medidas para prevenir, mitigar o eliminar los peligros graves e inminentes para sus costas e intereses conexos derivados de la contaminación o de amenaza de la misma como resultado de cualquier actividad desarrollada en la Zona, o de otros efectos peligrosos causados por dichas actividades, con sujeción al régimen internacional que se establezca.

- ii.- El 16 de Junio de 1972, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, aprobó en Estocolmo, Suecia, una Declaración de 26 Principios que sentó las bases del futuro desarrollo del Derecho Internacional sobre el medio.

En lo referente al medio marino, el Principio 7 establece: "Los Estados deberán tomar todas las medidas posibles para impedir la contaminación de los mares por sustancias que puedan poner en peligro la salud del hombre, dañar los recursos vivos y la vida marina, menoscabar las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otras utilizaciones legítimas del mar".

El principio 21 por su parte, establece que, de conformidad con "La Carta de las Naciones Unidas y con los principios del Derecho Internacional, los Estados tienen

(28) Además de las Convenciones de Ginebra, de 1958, ya mencionadas.

el derecho soberano de explotar sus propios recursos en aplicación de su propia política ambiental y la obligación de que las actividades que se lleven a cabo dentro de su jurisdicción o bajo su control no perjudiquen el medio de otros Estados o de zonas situadas fuera de toda jurisdicción nacional", y el principio 22 establece que "los Estados deben cooperar para continuar desarrollando el Derecho Internacional en lo que se refiere a la responsabilidad y a la indemnización a las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales que las actividades realizadas dentro de la jurisdicción o bajo el control de tales Estados, causen en zonas situadas fuera de su jurisdicción". (29)

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente -PNUMA- nacido como consecuencia de la Conferencia de Estocolmo, ha apoyado la suscripción de diversos convenios internacionales destinados a proteger los mares de diferentes regiones de los efectos de la contaminación. Es así, que se pueden mencionar, entre otros, el Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación (30), de 1976; el Convenio de Helsinki, de 1974, sobre la protección del Medio Marino en el área del Mar Báltico, el Convenio de Kuwait, de 1978, sobre cooperación para la protección del medio marino contra la contaminación, etc.

Los países que integran la Comisión Permanente del Pacífico Sur -Colombia, Chile, Ecuador y Perú-, están en proceso de concluir dos Convenios internacionales: el

-
- (29) La Conferencia de Estocolmo refrendó la Declaración de objetivos sobre el Medio Marino, propiciado por el Grupo de Trabajo Intergubernamental sobre Contaminación de los Mares -GITICM-, en Ottawa, que se refiere a la necesidad de aplicar conceptos de administración al medio marino, a los recursos marinos y a la prevención de la contaminación de los mares. En los 23 principios elaborados por este Grupo se establece el deber del Estado de proteger el medio marino, de adoptar medidas para evitar la contaminación marina y de no transferir los riesgos o daños de la contaminación de una parte a otra del medio marino.
- (30) Se han suscrito también dos Protocolos: un Protocolo sobre la prevención de la contaminación del Mar Mediterráneo causado por vertidos desde buques y aeronaves, de 1976, y un Protocolo sobre cooperación para combatir, en situaciones de emergencia, la contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, en 1976. En 1974 se había suscrito, además, el Convenio de París para la prevención de la contaminación del mar de origen terrestre.

Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico Sudeste por Hidrocarburos y otras sustancias nocivas, en casos de emergencia; y el Convenio para la protección del medio marino contra la contaminación del Pacífico Sudeste. (31)

El Programa de Mares Regionales del PNUMA cubre, además de las zonas mencionadas, el área del Caribe, del Pacífico Sud-oeste, del Mar Rojo y Golfo de Aden, los Mares orientales de Asia y del Africa occidental.

- iii.- Finalmente, y antes de analizar la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, mencionaremos una importante iniciativa aprobada en el seno de esta organización internacional: la aprobación por la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su vigésimo noveno período de Sesiones, de la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados. En ésta, se declara por las Naciones Unidas el deseo de contribuir a la creación de condiciones favorables para la protección, la conservación y el mejoramiento del medio ambiente, estableciendo responsabilidades comunes para con la comunidad internacional.

Es así, que el artículo 30 de la mencionada Carta, establece que la protección, la preservación y el mejoramiento del medio ambiente para las generaciones presentes y futuras es de responsabilidad de todos los Estados. Estos deben tratar de establecer sus propias políticas ambientales y de desarrollo de conformidad con esa responsabilidad. Las políticas ambientales de todos los Estados deben promover y no afectar adversamente el actual y futuro potencial de desarrollo de los países en desarrollo. Los Estados tienen la responsabilidad de velar porque las actividades realizadas dentro de su ju-

(31) En América Latina debemos hacer referencia a la Declaración de los Estados Latinoamericanos sobre el Derecho del Mar, suscrita en Lima, en 1970, que establece: "El derecho del Estado ribereño a prevenir la contaminación de las aguas y otros efectos peligrosos y nocivos que puedan resultar del uso, exploración y explotación del medio adyacente a sus costas", y a la Declaración de Santo Domingo, aprobada por los países del Caribe, en 1972, que establece que es "deber de todo Estado el abstenerse de realizar actos que puedan contaminar los mares y sus fondos marinos, tanto dentro como fuera de sus respectivas jurisdicciones". Reconoce también "la responsabilidad internacional de las personas físicas o jurídicas que causen daño al medio marino".

jurisdicción o bajo su control no causen daño al medio ambiente de otros Estados o de las zonas situadas fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Por último, se establece que todos los Estados deben cooperar en la elaboración de normas y reglamentaciones internacionales en la esfera del medio ambiente.

6.- LA III CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (32).-

El Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar -Texto Oficioso (33)- que ha surgido de las negociaciones de la III Conferencia de Naciones Unidas establece que los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino y tomar las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente. Si bien los Estados pueden dictar su propia legislación, esforzándose en armonizar sus políticas al respecto, deben tener en cuenta al hacerlo, las reglas, normas, prácticas y procedimientos recomendados que se acuerden internacionalmente.

Los Estados, dice el artículo 194 del Proyecto de Convención, tomarán todas las medidas destinadas a reducir en el mayor grado posible:

- a) Las descargas de sustancias tóxicas:
 - i. Desde fuentes terrestres;
 - ii. Desde la atmósfera o a través de ella;
 - iii. Por vertimiento.
- b) La contaminación causada por buques,
- c) La contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los fondos marinos.

El Proyecto de Convención se refiere latamente a la cooperación de los Estados en el plano mundial y regional en la formulación y elaboración en el ámbito internacional de normas y procedimientos para proteger y preservar el medio marino. Se promoverán, dice, programas de asistencia científica y técnica

(32) El 29 de agosto de 1980, ha finalizado su Noveno período de sesiones. Inició sus reuniones formales, en Nueva York, en diciembre de 1973.

(33) Texto de negociación y no texto negociado, que no prejuzga la posición de ninguna delegación.

para formar el personal especializado, para la utilización de equipos, intercambio de información, etc., y se elaborarán en común planes de urgencia para hacer frente a posibles incidentes de contaminación.

El Proyecto de Convención dedica la Parte XII -artículos 192 al 237-, a la protección y preservación del medio marino, si bien en otros artículos del Proyecto (34) también se refieren a este aspecto.

En efecto, el artículo 19 del Proyecto comienza definiendo los términos "contaminación del medio marino" y "vertimiento". Por su parte, el artículo 21 establece que el Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de Derecho Internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente (35) por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes materias: "f) la preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación del mismo".

Esta facultad del Estado ribereño está restringida, sin embargo, por lo señalado en el N° 2 del mismo artículo 21 del Proyecto, disposición que tiende a evitar que acciones unilaterales de los Estados ribereños entorpezcan dicho derecho mediante exigencias gravosas imposibles de cumplir: "2. Tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas".

El artículo 22 N° 2 establece, por su parte, que el Estado ribereño podrá exigir que los buques de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos limiten su paso por las vías marítimas que el Estado haya designado.

(34) Llamaremos en adelante el Proyecto, al Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar.

(35) Definido en los artículos 18 y 19. Este último señala que se considera que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican, entre otras, "cualquier acto de contaminación internacional grave contrario a esta Convención".

En la zona económica exclusiva (36), dice el Proyecto, el Estado ribereño tiene jurisdicción con respecto a la protección y preservación del medio marino. (37)

El artículo 208 establece que los Estados ribereños dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante directa o indirectamente de las actividades relativas a los fondos marinos realizadas bajo su jurisdicción y de las islas artificiales, instalaciones o estructuras que estén bajo su jurisdicción.

El artículo 211 señala una restricción a las facultades del Estado ribereño al establecer, en su Nº 5, lo siguiente: "A los efectos de ejecución según lo dispuesto en la sección 6, los Estados ribereños podrán, respecto de sus zonas económicas exclusivas, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques que sean conformes a las reglas y normas internacionales generalmente aceptadas y establecidas por conducto de la organización internacional competente o en una conferencia diplomática general y les den efectividad".

Se garantiza así la libertad de navegación.

Debemos enfatizar que la tendencia del Proyecto es robustecer los poderes del Estado ribereño y que, si bien es cierto que establece normas que buscan fijarle a dicho Estado un marco de conducta, ellas han sido establecidas teniendo presente que se pretende la acción colectiva, no la individual, en la protección y preservación del medio marino contra la contaminación. En el nuevo Derecho del Mar la acción individual es reemplazada por la cooperación internacional de todos los Estados en la lucha contra la contaminación.

Así lo señalan los artículos 192 y 197 del Proyecto.

Los mayores poderes dados por el Proyecto al Estado ribereño, queda de manifiesto al establecer el artículo 142 Nº

-
- (36) El artículo 55 consagra la zona económica exclusiva, que es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta a un régimen jurídico específico.
- (37) Artículo 56. El artículo 57 establece, por su parte, que la zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

3, refiriéndose a las actividades realizadas en la Zona (38) lo siguiente: "Ni las disposiciones de esta parte ni ningún derecho concedido o ejercido en virtud de ellas afectarán el derecho de los Estados ribereños a adoptar las medidas acordadas con las disposiciones pertinentes de la parte XII que sean necesarias para prevenir, mitigar o eliminar un peligro grave e inminente para sus costas o intereses conexos por contaminación real o potencial o por otros accidentes resultantes de cualesquiera actividades en la Zona o causados por ellas".

El artículo 221, de acuerdo con la evolución que el Derecho Internacional había experimentado respecto al fortalecimiento de los poderes del Estado ribereño -resultado del desastre del "Torrey Canyon", en 1967, consecuencia de lo cual fueron las mayores dificultades dadas a dichos Estados por el Convenio relativo a la intervención en Alta Mar en caso de accidentes que cause una contaminación por hidrocarburos, de 1969 (39)-, establece lo siguiente:

"1. Ninguna de las disposiciones de esta parte menoscabará el derecho de los Estados, según el Derecho Internacional, tanto consuetudinario como convencional, de tomar y aplicar medidas fuera del mar territorial en proporción con el daño real o potencial a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca, de la contaminación o el riesgo de contaminación resultante de un accidente marítimo o de actos relacionados con ese accidente, de los que quepa prever razonablemente que tengan importantes consecuencias perjudiciales.

2. Para los efectos de este artículo, se entiende por "accidente marítimo" un abordaje de buques, una varada u otro incidente de navegación, u otro acontecimiento a bordo de un buque o en su exterior que tengan por consecuencia daños materiales o un riesgo inminente de daños materiales para un buque o para su cargamento.

Prácticamente, toda la parte XII del Proyecto se refiere al problema de la contaminación causada por buques, pese a que ésta representa sólo el 10% del volumen total de agentes contaminantes del mar. Se descartó la reglamentación de la contaminación de origen terrestre, salvo algu-

-
- (38) La Zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad. Así lo establece el artículo 136. Por su parte, el artículo 145 da normas sobre la protección del medio marino de la Zona.
- (39) Ver supra páginas 10 y siguientes.

nas referencias generales (40), no sólo por la gran complejidad que ella presenta, sino también por ser considerada una materia que excedía al marco de lo que cada Estado estaba dispuesto a aceptar.

El Proyecto ha conciliado los intereses de 3 categorías de Estados: Estados ribereños, cuyas zonas marinas son cruzadas por buques de Estados extranjeros, Estados donde los buques están registrados y cuyo pabellón enarbolan; y Estados cuyos puertos son visitados por buques extranjeros.

El problema radicó en tratar de armonizar ciertos intereses antagónicos respecto a quién entregar la autoridad para legislar y exigir el cumplimiento de las normas destinadas a prevenir, reducir y controlar la contaminación, especialmente la causada por buques. El Estado ribereño sostenía tener la autoridad para ello, lo que se contraponía al interés del Estado del pabellón que deseaba reducir el control de la contaminación al mínimo.

Los intereses de las potencias marítimas se enfrentaban así a los de los países en desarrollo que reclamaban una competencia amplia del Estado ribereño. Los primeros deseaban preservar sus intereses en alta mar, haciendo primar en ésta, la ley del Estado del pabellón.

Nace así, como factor de equilibrio, la competencia del Estado del puerto, de destino o de escala del navío. Sin embargo, se trata de todos modos de una competencia del Estado ribereño, y no sustituye en definitiva la competencia que obtiene éste en su Zona Económica Exclusiva.

Ya hemos analizado más arriba, las facultades que tienen los Estados ribereños. (41).

Respecto a los derechos y responsabilidades del Estado del pabellón sobre los buques causantes de la contaminación, el artículo 211 del Proyecto, en su N^o 2 establece que: "Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio. Tales leyes o reglamentos tendrán por lo menos el mismo efecto que las reglas y normas internacionales generalmente aceptadas que se establezcan por conducto de la organización internacional competente o en una conferencia diplomática general".

(40) Ver artículos 207 y 213, sin perjuicio de las disposiciones generales: artículos 192 al 206.

(41) Artículos 21, 22, 56, 208 y 221.

El derecho para hacer cumplir la Ley Nacional en lo referente al diseño de buques y construcción, sólo se otorga a los Estados del puerto, los que pueden imponerla como condición de entrada.

Los Estados que establezcan requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino como condición para la admisión de buques extranjeros en sus puertos o aguas interiores, deberán dar debida publicidad a esos requisitos.

En materia de ejecución el Proyecto establece diferentes normas, según se refiera al Estado del pabellón, al Estado del puerto o a los Estados ribereños.

Es así que comienza refiriéndose a que el Estado cuidará que los buques que enarboles su pabellón o estén matriculados en su territorio cumplan en forma efectiva con las reglas y normas internacionales aplicables, para prevenir, reducir y controlar la contaminación, independientemente del lugar donde ocurra la contaminación. Deberá asegurar que se impida que dichos buques zarpen mientras no cumplan con las referidas exigencias; que tengan los certificados que acrediten el cumplimiento de éstas, velando, además, para que se les inspeccione periódicamente con el fin de verificar su condición real.

Cometida una violación, el Estado del pabellón ordenará una investigación inmediata y, cuando corresponda, iniciará los procedimientos respectivos, independientemente del lugar donde ocurrió la violación o del lugar donde se produjo o fue detectada la contaminación causada por dicha violación.

El Estado del puerto podrá emprender investigaciones cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una terminal costa afuera e iniciará procedimientos respecto de cualquier descarga procedente de ese buque en violación de las reglas y normas internacionales aplicables establecidas, realizadas fuera de sus aguas interiores, mar territorial o zona económica exclusiva.

Esto último implica extender la competencia territorial de las autoridades judiciales del Estado del puerto, más allá de su territorio, a infracciones cometidas en alta mar, sin que se aplique la ley del Estado del pabellón por tratarse de naves extranjeras.

Esta disposición puede ser criticada por carecer de objetivos prácticos. Qué interés podrá tener el Estado del puerto en perseguir infracciones cometidas fuera de su territorio, por extranjeros?

El artículo 218, Nº 2 acepta, además, que el Estado del puerto pueda iniciar procedimientos por descargas en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva

de otro Estado, si lo solicita ese Estado, el Estado del pabellón o el Estado perjudicado o amenazado por una violación por descarga, a menos "que la violación haya causado o sea probable que causa contaminación en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado que inicie los procedimientos".

O sea, se entiende la competencia territorial del Estado del puerto o zonas sometidas a la jurisdicción de un Estado extranjero, lo que parece excesivo.

El Proyecto establece que la investigación efectuada por el Estado del puerto se transferirá al Estado del pabellón o al Estado ribereño si éstos así lo solicitan. Asimismo, cualquier procedimiento iniciado por el Estado del puerto podrá suspenderse a petición del Estado ribereño y transferirse el expediente a éste, si la violación ha ocurrido dentro de las aguas interiores, mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado ribereño.

En cuanto a la ejecución por el Estado ribereño, el Proyecto, en su artículo 220 consigna que cuando un buque se encuentra voluntariamente dentro de un puerto o en una terminal costa afuera, el Estado podrá iniciar un procedimiento respecto de cualquier violación de sus leyes y reglamentos o de las reglas y normas internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, cuando la violación ha ocurrido dentro de su mar territorial, o de su zona económica exclusiva.

Se establecen otras normas que otorgan diversas facultades al Estado ribereño respecto de todo buque que cause violación de las normas referentes a la contaminación, mientras navega en su mar territorial o en su zona económica exclusiva: inspección física del buque, informaciones pertinentes, etc.

Todas las facultades de ejecución que hemos anotado contra buques extranjeros, sólo podrán ser ejercidas por funcionarios o por buques de guerra, aeronaves al servicio de un Gobierno y autorizados a tal fin.

De acuerdo al Proyecto, los procedimientos en virtud de los cuales se puedan imponer sanciones respecto de cualquier violación cometida por un buque extranjero fuera del mar territorial del Estado que comienza el procedimiento, se suspenderán si el Estado del pabellón lo inicia, salvo que el procedimiento se refiera a un caso de daño grave al Estado ribereño o que el Estado del pabellón haya descuidado repetidamente sus obligaciones de cumplir eficazmente las reglas y normas internacionales.

Las violaciones cometidas por naves extranjeras fuera de su mar territorial, sólo merecerán penas pecuniarias. Si se efectúan dentro del mar territorial se impondrán penas pecu-

niarias, salvo el caso de un acto intencional y grave de contaminación en el mar territorial.

Los Estados, dice el artículo 235 del Proyecto, son responsables, de conformidad con el Derecho Internacional, del cumplimiento de sus obligaciones internacionales respecto de la protección y preservación del medio marino y asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación por los daños causados por la contaminación del medio marino, por personas naturales o jurídicas que se hallen bajo su jurisdicción.

El Proyecto se remite a las reglas generales del Derecho Internacional en materia de responsabilidad internacional, para los efectos del cumplimiento por parte de los Estados de sus obligaciones en materia de protección y preservación del medio marino.

Los Estados quedan comprometidos a que su legislación nacional contemple los recursos pertinentes para asegurar la indemnización o reparación que proceda por daños causados por la contaminación del medio marino.

La evolución que ha experimentado el Derecho Internacional en materia de protección del medio marino ha sido tan acentuada, que el texto del Informe de la Comisión de Derecho Internacional a la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 1976, en relación a su Proyecto sobre la Responsabilidad Internacional de los Estados (42), establece lo siguiente: Artículo 19, Nº 3 "... un crimen internacional puede resultar, en particular: d) de una violación grave de una obligación internacional de importancia esencial para la salvaguardia y la protección del medio humano, como las que prohíben la contaminación masiva de la atmósfera o de los mares".

Podemos afirmar a manera de conclusión, que al Derecho Internacional le ha correspondido desempeñar un rol protagónico en la lucha contra la contaminación del medio marino, lo que ha resultado que, de una serie de convenios internacionales suscritos al efecto, se ha evolucionado a la discusión de un texto de regulación universal, homogéneo, que busca controlar todas las fuentes de contaminación del medio marino.

El Proyecto de Convención que da normas demasiado generales y no suficientemente rigurosas, debe ser considerado, al menos en el actual desarrollo del Derecho Internacional, como aún insuficiente en la protección y preservación del medio marino contra todas las fuentes de contaminación. Requiere por ello ser complementado con convenios internacionales que pre-

(42) Ver anexo Nº 2

cisen detalladamente los derechos y obligaciones de los Estados partes en la protección del medio marino en determinadas áreas. Un buen paso en ese sentido sería que el sinnúmero de Acuerdos arriba estudiados sean ratificados o modificados en lo que sea pertinente, para que así adquiriera eficacia el sostenido esfuerzo realizado por la comunidad internacional en el área objeto del presente estudio.

A N E X O N º 1

CUADRO DE CONVENIOS DE IMCO

- I.- Convenios de IMCO en que son parte Colombia, Chile, Ecuador, Perú o Panamá.
- II.- Convenios de IMCO relativos a la seguridad marítima y otras materias.
- III.- Convenios de IMCO relativos a la contaminación del medio marino.
- IV.- Enmiendas a la Convención Constitutiva de IMCO en que son parte Colombia, Chile, Ecuador, Perú o Panamá.

I. CONVENIOS DE IMCO EN QUE SON PARTE COLOMBIA, CHILE, ECUADOR, PERU O PANAMA

CONVENIOS

Colombia Chile Ecuador Perú Panama Vigencia

1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1960. (SOLAS, 1960)	X	X	X	X	X	26 de mayo de 1965
2. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. (SOLAS, 1974)	X	X	X	X	X	25 de mayo de 1980
3. Protocolo 1978. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. (SOLAS, 1974)	X					19 de mayo de 1981
4. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas de Mar por Hidrocarburos, de 1969. (CLC, 1969)	X		X	X	X	19 de junio de 1975
5. Convenio Internacional para la Prevención de Choques en el Mar o Convención Internacional sobre la Prevención de Abordajes, de 1972. (COL REG, 1972).	X		X	X	X	15 de julio de 1977
6. Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, de 1969. (INTERVENTION, 1969)			X		X	6 de mayo de 1975

CONVENIOS

Colombia Chile Ecuador Peru Panamá Vigencia

7.	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas de Mar por Hidrocarburos, de 1954, con Enmiendas de 1962 y 1969. (OIL POL, 1954)	X			X	Mayo de 1958 Enmiendas de 1962; Mayo y junio de 1967. Enmiendas de 1969; Enero de 1978 Enmiendas de 1971, no vigentes
8.	Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar Vertimiento de Desechos y otras Materias, de 1972. (LDC, 1972)	X			X	30 de agosto de 1975 Enmiendas 1978 (solución de controversias no vigentes). Enmiendas a los Anexos: 1) 1978 (incineración) vigentes desde 11/3/1979. 2) 1980 (listas de sustancias) vigentes desde 10/3/1981.
9.	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973 (MARPOL, 1973)				X	No vigente.
10.	Protocolo 1978. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973. (MARPOL, 1973)				X	No vigente.
11.	Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 1966. Enmiendas: 1971 (Panamá); 1975 (Ecuador y Panamá); 1979 (Ll., 1966)				X	21 de julio de 1968

<u>CONVENIOS</u>	<u>Colombia</u>	<u>Chile</u>	<u>Ecuador</u>	<u>Perú</u>	<u>Panamá</u>	<u>Vigencia</u>
12. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969. (TONNAGE, 1969)	X				X	No vigente (entrará en vigor el 18 de julio de 1982).
13. Convenio y Acuerdo Operativo sobre la Organización Internacional de Satélite Marítimo. (INMARSAT 1975)		X				Vigente desde el 16 julio de 1979.

II. CONVENIOS DE IMCO RELATIVOS A LA SEGURIDAD MARITIMA Y OTRAS MATERIAS

Estado de Vigencia

1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar -SOLAS-, de 1948. (Ratificado por Chile). Reemplazado por SOLAS de 1960 entre las Partes de este Convenio, desde el 26 de mayo de 1960.
2. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar -SOLAS-, de 1960. Reemplazado por SOLAS 1974 entre las Partes de este Convenio desde el 25 de mayo de 1980. (Ratificado por Ecuador, Chile, Perú y Panamá).
 - Vigente desde el 26 de mayo 1965.
 - a) Enmiendas de 1966: no vigentes. Ratificadas por Perú.
 - b) Enmiendas de 1967: no vigentes
 - c) Enmiendas de 1968: no vigentes
 - d) Enmiendas de 1969: no vigentes
 - e) Enmiendas de 1971: no vigentes
 - f) Enmiendas de 1973 (General): no vigentes
 - g) Enmiendas de 1973 (Particular): no vigentes.
3. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar -SOLAS-, de 1974. (Son Partes Contratantes Colombia, Chile, Perú y Panamá).
 - Vigente desde el 25 de mayo 1980.

Estado de Vigencia

4. Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional de la Vida Humana en el Mar, de 1974. No son signatarios de la CPPS. (Adhesión de Colombia).
Vigente desde el 1º de mayo 1981.
-
5. Reglamento Internacional para la Prevención de Choques en el Mar (Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar), de 1960. (COL REG, 1960) (Ratificado por Perú). Sustituido y derogado por Convenio de 1972 (Artículo IV (5) entre las Partes de este Convenio).
Vigente desde el 1º de setiembre de 1965.
-
6. Convenio sobre el Reglamento Internacional para la Prevención de Choques en el Mar (Convenio Internacional sobre la Prevención de Abordajes, de 1972. (COL REG, 1972). Son Partes Contratantes Ecuador, Chile, Perú y Panamá). Colombia no suscribió.
Vigente desde el 15 de julio de 1977.
-
7. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 1966. (LL, 1966). (Son Partes Contratantes Chile, Ecuador, Perú y Panamá).
Vigente desde el 21 de julio de 1968.
a) Enmiendas de 1971: No vigentes. Aceptadas por Panamá.
b) Enmiendas de 1975: No vigentes. Aceptadas por Ecuador y Panamá.
c) Enmiendas de 1979: No vigentes.
-
8. Acuerdo sobre buques de pasajes que prestan servicios especiales, de 1971. (STP, 1971). No son signatarios países de la CPPS.
Vigentes desde el 2 de enero de 1974.
-
9. Protocolo sobre espacios habitables en los buques de pasajes que prestan servicios especiales, de 1973. (SPACE STP, 1973).
Vigente desde el 2 de junio de 1977.
No son signatarios países de la CPPS.
-
10. Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, de 1972. (CSC, 1972). (Chile adhirió en marzo de 1980). No son signatarios países de la CPPS.
Vigente desde el 6 de setiembre de 1977.

Estado de Vigencia

11. Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, de 1977. (SFV, 1977). No son signatarios países de la CPPS.
No vigente.
-
12. Convenio Internacional sobre Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, de 1978. (STCW, 1978). Chile es signatario.
No vigente.
-
13. Convenio sobre búsqueda y salvamento marítimos, de 1979. (SAR, 1979). Chile es signatario.
No vigente.
-
14. Convenio y Acuerdo Operativo sobre la Organización Internacional de Satélite Marítimo (INMARSAT) 1976. Chile es Parte Contratante (Ratificó el 16 de febrero de 1981).
Vigente desde 16 julio 1979.
-
15. Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, de 1965. (FAL (Enmendado), 1965). Chile adhirió en 1975. Ecuador, signatario.
Vigente desde el 5 de marzo 1967.
a) Enmiendas de 1973: Aceptadas por Chile. No vigente.
b) Enmiendas de 1969, al Anexo vigentes desde el 12 de agosto de 1971.
c) Enmiendas de 1977, al Anexo vigentes desde el 31 de julio de 1978.
-
16. Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, de 1976. (LLMC, 1976).
No vigente.
-
17. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969. (TONNAGE, 1969). Colombia y Panamá adhirieron al Convenio. Entrará en vigor el 18 de julio de 1982.

III. CONVENIOS DE IMCO RELATIVOS A LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO

Estado de Vigencia

1. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1954. (OIL POL, 1954), reformado. Son Partes Contratantes Chile y Panamá.

	Vigente desde el 26 de julio 1958
a) Enmiendas de 1962.	Vigentes: 18 de mayo y 28 de junio de 1967.
b) Enmiendas de 1969.	Vigentes: 20 de enero de 1978.
c) Enmiendas de 1971: (Gran Barrera de Coral en Australia); no vigentes.	Vigentes: 18 de mayo y 28 de junio de 1967.
d) Enmiendas de 1971 (Tanks): No vigentes.	Vigentes: 20 de enero de 1978.

2. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, de 1973. (MARPOL, 1973). Perú adhirió al Convenio. No son signatarios países de la CPPS.

3. Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, de 1973. (MARPOL PROT, 1978). No son signatarios países de la CPPS. Perú adhirió al Protocolo.

4. Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, de 1969. (INTERVENTION, 1969). Son Partes Contratantes Ecuador y Panamá. No son signatarios los demás países de la CPPS.

5. Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Contaminación del Mar por sustancias distintas de los Hidrocarburos, de 1973 (INTERVENTION PROT, 1973). No son signatarios países de la CPPS.

6. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1969. (CLC, 1969). Chile, Ecuador y Panamá son Partes Contratantes. Vigente desde el 19 de junio de 1975.

Estado de Vigencia

7. Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1969. (CLC PROT, 1976). No son signatarios países de la CPPS.
-
8. Convenio Internacional relativo a la Responsabilidad Civil en la esfera del transporte marítimo de Sustancias Nucleares, de 1971. (NUCLEAR, 1971). No son signatarios países de la CPPS.
-
9. Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1971. (FUND, 1971). No son signatarios países de la CPPS.
-
10. Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1971. (FUND PROT, 1976). No son signatarios países de la CPPS.
-
11. Convenio Internacional sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, de 1972. (LDC, 1972). Son Partes Contratantes Chile y Panamá.
- Vigente desde el 30 de agosto de 1975.
- a) Enmiendas sobre procedimientos para la solución de disputas, de 1978. No vigentes.
- b) Enmiendas relativas a la prevención y control de la contaminación por incineración de Desechos y otras Materias, de 1978. Vigente desde el 11 de marzo de 1979.
- c) Enmiendas 1980, sobre Listas de Sustancias. Vigente desde el 11 de marzo de 1981.

IV. ENMIENDAS A LA CONVENCION CONSTITUTIVA DE IMCO EN QUE

SON PARTE COLOMBIA, CHILE, ECUADOR, PERU Y PANAMA

	Colombia	Chile	Ecuador	Perú	Panamá
Enmiendas de 1975 (Resolución A.358 (IX)) (Entrarán en vigor el 22 de mayo de 1982		X		X	X
Enmiendas de 1977 (Resolución A.400 (X))		X		X	X
Enmiendas de 1979 (Resolución A.450 (XI))		X			

A N E X O N.º 2

Texto informe C.D.I., a A.G. Naciones Unidas

Artículo 19.-- Crímenes y delitos internacionales.

1. El hecho de un Estado que constituye una violación de una obligación internacional es un hecho internacionalmente ilícito sea cual fuere el objeto de la obligación internacional violada.
2. El hecho internacionalmente ilícito resultante de una violación por un Estado de una obligación internacional tan esencial para la salvaguardia de intereses fundamentales de la comunidad internacional que su violación está reconocida como crimen por esa comunidad en su conjunto, constituye un crimen internacional.
3. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 2, y de conformidad con las normas de derecho internacional en vigor, un crimen internacional puede resultar, en particular:
 - a) de una violación grave de una obligación internacional de importancia esencial para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales, como la que prohíbe la agresión;
 - b) de una violación grave de una obligación internacional de importancia esencial para la salvaguardia del derecho a la libre determinación de los pueblos, como la que prohíbe el establecimiento o el mantenimiento por la fuerza de una dominación colonial;
 - c) de una violación grave y en gran escala de una obligación internacional de importancia esencial para la salvaguardia del ser humano, como la que prohíbe la esclavitud; el genocidio, el apartheid;
 - d) de una obligación grave de una obligación internacional de importancia esencial para la salvaguardia y la protección del medio humano, como la que prohíbe la contaminación masiva de la atmósfera o de los mares.
4. Todo hecho internacionalmente ilícito que no sea un crimen internacional, conforme al párrafo 2, constituye un delito internacional.

CONTAMINACION CAUSADA POR BUQUES - CONTAMINACION POR
VERTIMIENTOS - TEXTOS INTERNACIONALES UNIVERSALES ✓
REGIONALES

Mario Valenzuela(*)

Observaciones preliminares y plan del trabajo

Por las razones que se indicarán más adelante, las disposiciones internacionales en materia de contaminación causada por buques revisten gran complejidad y están sujetas a una evolución muy rápida, en particular las referentes al transporte de hidrocarburos por buques tanques. Las cuestiones jurídicas que los textos internacionales plantean son numerosas y variadas, de manera que se plantea a este respecto un serio problema de selección y descarte.

De partida corresponde señalar algunas cifras estimativas que indican que la extrema complejidad y variedad de las reglas y estándares en materia de transporte marítimo de petróleo por buques no deben engañar en cuanto a la importancia de otras fuentes de contaminación por hidrocarburos, particularmente la contaminación procedente de fuentes terrestres, materia sobre la cual la reglamentación es incipiente. El cuadro que se agrega como Anexo I, que indica cifras aproximativas para 1973 y 1978 del volumen de hidrocarburos que entra anualmente al medio marino, puede ser útil para apreciar el impacto global de las diversas formas de contaminación del mar por hidrocarburos. Ciertamente, el impacto de la contaminación del mar por otras sustancias nocivas queda abierto.

El Seminario-Taller divide, conforme al sistema general de tratamiento del tema de la protección y preservación del medio marino, los temas asignados a las diversas exposiciones. Esta tratará, dentro de la división sistemática que recoge el Proyecto de convención sobre el derecho del mar, además de los textos internacionales sobre contaminación causada por buques, los referentes a la contaminación por vertimiento, concepto que se analizará en su oportunidad. En esta materia también, los textos internacionales existen y están en aplicación, de manera que aquí también se plantea, aunque en mucho menor escala, una cuestión de selección. En esta materia, la cuestión de los estándares regionales y su relación con los estándares globales tiene relativamente mayor importancia.

(*) Administrador Jurídico, Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI). Las opiniones aquí expresadas no reflejan necesariamente las de la organización.

En ambos temas hay que considerar además que si bien las reglas y estándares están contenidos fundamentalmente en convenios internacionales, en gran medida se trata de reglamentaciones técnicas cuyo análisis detallado sólo puede ser realizado por expertos. Esto es especialmente efectivo en lo que se refiere a la aplicación práctica y control de la ejecución de las normas.

Un aspecto unitario de este tema es que tanto la contaminación causada por buques como la causada por vertimientos, especialmente la primera, están reguladas por normas internacionales universales que están dentro del ámbito de competencia de la agencia marítima especializada de las Naciones Unidas que es la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (que pronto deberá pasar a ser la Organización Marítima Internacional).

A este respecto, sin embargo, en lo que se refiere a la contaminación causada por buques es necesario restringir el ámbito de esta exposición en términos que, en la actualidad, no son estrictamente realistas. La función tradicional de OCMI - que así se denominará la Organización en adelante, aunque comunmente conocida por su sigla en inglés - ha sido la seguridad marítima en general. En efecto, a partir de 1973, y particularmente con los desarrollos en la Conferencia de Derecho del Mar de las Naciones Unidas, y en las Conferencias de 1973 y 1978 de OCMI, conferencia esta última, sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación, la cuestión tan discutida en términos jurisdiccionales, de los estándares en materia de diseño, construcción y equipo de los buques tanque, tradicionalmente considerada en función de la seguridad de la vida humana en el mar, ocupa un lugar fundamental en la legislación internacional sobre prevención de la contaminación.

Por razones de método, se deberán dejar de lado estas normas y su situación actual en el análisis del presente tema; también se deberán dejar sin considerar las normas, importantes indirectamente para los problemas de la contaminación accidental, de las normas de formación de la tripulación, de las reglas para prevenir los abordajes en el mar, y otras funciones capitales de la elaboración de convenios por OCMI.

Otra distinción importante que cabe hacer de partida, y que esta implícita en este Seminario-Taller, es la que se hace generalmente entre:

- a) prevención de la contaminación;
- b) preparación para el combate contra la contaminación; y
- c) medidas de remedio una vez producida la contaminación, que en el campo jurídico cubren fundamentalmente las cuestiones de compensación.

El presente trabajo se limita a la primera de estas cuestiones, esto es la de los textos legales internacionales elaborados para prevenir la contaminación causada por barcos.

El segundo tema, el de preparación para el combate contra la contaminación fundamentalmente técnico y organizativo, será tratado desde el punto de vista jurídico en el segundo de los trabajos de este expositor, al examinar los textos internacionales en materia de cooperación en casos de emergencia. Por razones de método y también de distribución del tiempo disponible se iniciará la segunda exposición con la consideración de un interesante Convenio elaborado en OCMI sobre la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos y su Protocolo de 1973 relativo a otras sustancias peligrosas; así como el análisis del Protocolo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 que trata específicamente de los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales. Tanto el Convenio sobre intervención como este último Protocolo adquirieron una gran importancia práctica luego de la catástrofe del Amoco Cadiz y han sido objeto, activamente de importantes discusiones jurisdiccionales tanto en el seno de la OCMI como en el de la Conferencia sobre Derecho del Mar actualmente en curso en las Naciones Unidas.

Las cuestiones de la jurisdicción en los Convenios sobre prevención de la contaminación serán también tratadas durante esta exposición, con la extensión que merece en una reunión jurídica como la presente sin perjuicio de dejar para la consideración por el expositor acerca del tema de la protección y preservación del medio marino en la Conferencia de las Naciones Unidas, los nuevos desarrollos en esta materia que se diseñan claramente en el actual Proyecto de Convención sobre Derecho del Mar (Parte XII). No en balde la inmensa mayoría de los artículos elaborados sobre esta materia en la Conferencia se refieren precisamente a esta cuestión de la aplicación y ejecución de los convenios de OCMI, que son en la práctica las "reglas y estándares internacionales generalmente aceptados" en materia de contaminación causada por buques.

En cuanto al tercer tema, relativo a remedios una vez producido un caso de contaminación por hidrocarburos transportados por barcos, el análisis de los dos convenios fundamentales de OCMI en esta materia, el de responsabilidad civil de 1969; y el que establece un Fondo Internacional de Indemnización por daños causados por la contaminación por hidrocarburos de 1971, su análisis será hecho por el expositor en el tema "modelos para ejercer acciones legales sobre responsabilidad", según tengo entendido. Estos dos Convenios, complejos desde el punto de vista jurídico, económico y financiero, requieren en verdad preparación especializada, particularmente que se refiere a su aplicación en la práctica.

Finalmente en esta introducción, dada la finalidad del Seminario se considerará en el caso de cada Convenio su situación en materia de Estados Contratantes, perspectivas de aplicación (o vigencia en su caso), situación específica de cada uno de los cuatro Estados miembros de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, y sus perspectivas en caso de aceptación de los convenios. Para este análisis se tiene presente la comprobación que se ha hecho evidente en los órganos de OCMI en el sentido de que la tarea de estableci-

miento de normas jurídicas es incompleta y hasta vana, si los convenios elaborados no entran en vigencia general. Aun en este último caso, la cuestión de su ejecución y aplicación práctica es también fundamental, especialmente en el caso de países en desarrollo que por lo general carecen de una infraestructura jurídica, administrativa y técnica adecuada. En este último sentido, las iniciativas recientes de la Comisión Permanente y en particular la realización de este Seminario-Taller, constituyen acciones con vistas al futuro del mayor interés.

Se analizará pues, en orden sucesivo los dos temas asignados: el de la prevención de la contaminación producida por barcos; y, en seguida, el de la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias.

Casualmente, el Convenio de 1972 sobre este último tema contiene el primer texto jurídico obligatorio de ámbito universal, en el que los Estados Partes se comprometen a "promover individual y colectivamente el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino" (Artículo I).

1. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN CAUSADA POR BUQUES

Exposición general y cronología

La preocupación internacional por el medio ambiente, de una manera sistemática, es relativamente reciente. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente es un acontecimiento histórico en muchos aspectos. De allí que se pueda, también en lo relativo a la contaminación causada por buques, dividir la evolución del derecho convencional, en los esfuerzos anteriores a 1972 y a convenios elaborados inmediatamente después de 1972. En 1973, se efectuó la Conferencia Internacional convocada por OCMI sobre Contaminación del Mar, a la que habrá que referirse fundamentalmente para analizar la situación actual y las perspectivas del derecho en la materia, junto con su Protocolo de 1978, que forma un todo indivisible con el Convenio de 1973, como se verá.

El hecho de que también en 1972, poco antes de la Conferencia de MARPOL 1973, se efectuara en Londres la Conferencia de Londres sobre Vertimiento de Desechos en el Mar, en Noviembre de 1972; y de que el Anexo II del Convenio MARPOL 1973 contenga normas sobre otras sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, es prueba de que con una concepción más global de la contaminación marina, ya para entonces se había hecho conciencia de que si bien la contaminación producida por hidrocarburos era la más masiva y espectacular, el problema era aun más amplio y complejo.

Sin embargo, por la naturaleza misma del transporte marítimo internacional de hidrocarburos, y los rápidos desarrollos en la economía mundial, en el consumo de energía y en la tecnología del transporte, aun antes de 1972, el primer convenio de carácter universal que se adoptó en materia de contaminación es el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1954. Este Convenio marcó el primer resultado concreto de esfuerzos que se habían efectuado, intermitentemente durante 50 años. No se entrará, a pesar de su interés, en una exposición histórica de los esfuerzos internacionales sobre el problema.

En cuanto a la evolución posterior a 1958, fecha en que entró en vigor el Convenio de 1954, es aun actual y, antes de entrar en el examen jurídico del Convenio tal cual está vigente (con las enmiendas aprobadas en 1962 y 1969), cabe hacer un resumen de esa evolución legislativa internacional.

Cuando se constituyó OCMI en 1959 asumió las funciones de depositaria de este Convenio. Una de las primeras tareas de la Organización fue realizar un estudio a nivel mundial del grado general de contaminación del mar por hidrocarburos, de la disponibilidad de instalaciones de recepción en tierra y del estado de las investigaciones sobre métodos para luchar contra esta amenaza creciente. Los resultados de este estudio, desalentadores, llevaron a OCMI a convocar en 1962 una Conferencia que amplió la aplicación del Convenio de 1954 para incluir los buques de arqueo bruto menor y extendió las zonas prohibidas. Las enmiendas de 1962 entraron en vigor en 1967.

Aunque las restricciones impuestas por el Convenio de 1954 y las enmiendas de 1962 resultaron relativamente eficaces, el enorme aumento en el transporte marítimo de hidrocarburos durante la década de 1960 hizo necesario introducir reglamentaciones más estrictas.

En Octubre de 1969 se aprobaron otras enmiendas importantes al Convenio de Contaminación por Hidrocarburos y a sus Anexos, basadas por lo general en el principio de la prohibición total de la descarga de hidrocarburos.

Las enmiendas aprobadas en 1969 fueron hechas en la Asamblea de OCMI de ese año, conforme al - para entonces - nuevo procedimiento establecido por primera vez dentro de este Convenio; las enmiendas fueron negociadas ampliamente dentro de los órganos técnicos de OCMI, con participación activa de la industria privada, y su texto fue aprobado por una mayoría de dos tercios de la Asamblea, sobre una recomendación adoptada por igual mayoría en el Comité de Seguridad Marítima, y comunicada a los Gobiernos para su aceptación.

Las enmiendas de 1969 entraron en vigor el 20 de enero de 1978 y al ser Partes en el Convenio reformado 68 Estados, incluyendo Estados que comprenden más del 95 por ciento del tone

laje marítimo mundial, éste constituye casi indudablemente "reglas y normas internacionales generalmente aceptadas y establecidas por conducto de la organización internacional competente", en materia de descargas voluntarias. De allí la importancia de su estudio, que se hará en la sección siguiente. El texto del Convenio en vigor se agrega para consulta en el Anexo II al presente trabajo.

En 1971 la Asamblea de la OCMI aprobó otras dos enmiendas. En una de ellas se reconocía la necesidad de proteger la Gran Barrera de Coral como área de extraordinaria importancia científica y se determinaban los límites precisos de una zona de protección que es considerablemente mayor que la prescrita en el Convenio.

La otra enmienda se ocupaba de limitar el tamaño de los tanques de carga en los superpetroleros e iba encaminada a reducir el derrame de hidrocarburos en caso de abordaje o varada. Esta limitación del derrame depende de factores diversos, como por ejemplo, la disposición de los tanques, la instalación de dobles fondos, la interposición de tanques de lastre limpio, etc.

Estas enmiendas, casi con certeza no entrarán en vigor como tales, al haber sido ellas incluídas en el Convenio MARPOL de 1973 y su Protocolo de 1978, que en su Artículo 9, párrafo 1, contiene una disposición de capital importancia: "A partir de su entrada en vigor el presente Convenio sustituirá al Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, reformado, entre las Partes en ese Convenio". De allí que no se consideren separadamente en este estudio.

Hasta el momento se había dejado sin consignar una distinción fundamental hecha por la doctrina y recogida ampliamente en la práctica convencional internacional respecto de la contaminación por hidrocarburos causada por el transporte marítimo. Esta consiste en la distinción entre dos categorías de contaminación de esta índole:

- a) contaminación deliberada (u operacional); y
- b) contaminación accidental.

El Convenio de 1954 y sus enmiendas se refieren exclusivamente a la contaminación por hidrocarburos de la primera categoría.

La mayor fuente de contaminación accidental está constituida por los accidentes de los buques tanque. Aunque la cantidad total de hidrocarburos que contaminan el mar debido a estos accidentes es mucho menor que la debida a descargas operacionales, los accidentes mayores de los buques tanque que producen derrames masivos suelen causar - como es sabido - gravísimos perjuicios locales al medio marino, y por lo tanto producen mucho mayor conmoción pública.

El incidente más notable en la década del 60 fue la varada del "Torrey Canyon" ocurrida en Marzo de 1967. Este episodio, durante el cual unas cien mil toneladas de hidrocarburos fueron vertidas, hizo resaltar de manera dramática la magnitud de la contaminación que podía resultar de accidentes de los llamados VLCC que, en esa época, aumentaban rápidamente tanto en número como en tamaño. Este desastre desempeñó por lo tanto un papel catalítico notable en el desarrollo de diversas medidas internacionales para la prevención y reducción de la contaminación accidental.

Los dos Convenios de la OCMI adoptados en Bruselas en 1969, el de "derecho público", sobre intervención en alta mar; y el de "derecho privado" sobre responsabilidad civil por daños causados por hidrocarburos; así como el Convenio de 1971 sobre constitución de un Fondo de compensación, fueron consecuencia en buena parte del ímpetu dado a la actividad internacional por el desastre del "Torrey Canyon". Estos textos internacionales, como se ha indicado se considerarán en otras exposiciones.

En este lugar cabe referirse a la fundamental Conferencia Internacional de 1973, los textos de la cual constituirán la siguiente sección - después de la dedicada al Convenio de 1954, reformado - de este trabajo.

La Conferencia de OCMI de 1973 se realizó meses después de la Conferencia de Estocolmo, y cuando las Naciones Unidas habían decidido la convocación para el año siguiente de la III Conferencia de Derecho del Mar, que trataría todos los temas relativos a los océanos, incluyendo por cierto la preservación del medio marino. La iniciativa vino en esta ocasión, como vendría también la de la Conferencia de 1978, del Gobierno de los Estados Unidos, país en el cual la conciencia de la necesidad de la preservación del medio marino ha adquirido particular desarrollo, y en cuyo Congreso existían y existen poderosas fuerzas decididas a impulsar una legislación unilateral si la organización no logra hacer aprobar y hacer aplicables reglas y normas universales sobre la materia.

En efecto, se hizo evidente entonces, particularmente en los países desarrollados, que a pesar de las medidas tomadas ya por OCMI para luchar contra la contaminación debida a hidrocarburos, innovaciones de gran trascendencia en las modernas prácticas industriales requerían medidas, a escala mucho mayor y de ámbito considerablemente más amplio que las adoptadas hasta la fecha. De conformidad con ello, la Asamblea de OCMI decidió convocar en 1969 una Conferencia internacional para preparar el apropiado Acuerdo también internacional con objeto de poner coto a la contaminación del mar, la tierra y el aire por los buques, embarcaciones y otros artefactos que operan en el medio marino. Dicho Convenio se adoptó en noviembre de 1973.

Este Convenio se refiere a todos los aspectos de la contaminación por los buques, excepto el vertimiento de desechos en el mar, y es aplicable a los buques de todo tipo, aunque no a la contaminación que sea resultado directo de la exploración y explotación de recursos minerales del fondo marino.

El Convenio contiene dos Protocolos que tratan respectivamente de la formulación de informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y del arbitraje; y cinco Anexos en los que figuran Reglas para prevenir los diversos tipos de contaminación:

- a) contaminación por hidrocarburos;
- b) contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel;
- c) contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por vía marítima en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna o vagones tanque, etc.;
- d) contaminación por las aguas sucias de los buques; y
- e) contaminación por las basuras de los buques.

Las principales disposiciones jurídicas del Convenio de 1973, complementadas según proceda por las decisiones relacionadas con la Conferencia, se resumen en la sección correspondiente.

Posteriormente durante el invierno de 1976 en el hemisferio norte ocurrieron varios accidentes de buques tanque cerca de las costas de los Estados Unidos, particularmente el del "Argos Merchant". Estos accidentes causaron renovada preocupación pública sobre los riesgos asociados con el transporte marítimo de hidrocarburos. A iniciativa del Presidente Carter, la Organización realizó con gran rapidez los preparativos para llevar a efecto una nueva Conferencia sobre el tema de la seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación.

Dos resultados principales tuvo esta reciente Conferencia, uno fue el Protocolo relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la vida en el mar, 1974 (SOLAS 1974), que ha entrado en vigencia precisamente el día 1 de Mayo de este año, habiendo sido Colombia el Estado cuya adhesión completó el número necesario de Estados Contratantes el año pasado. Como ya se indicó al comienzo, este importante documento, en materia de diseño, construcción, equipo y operación de buques tanque, tiene importantes efectos en materia de prevención de la contaminación por hidrocarburos, tanto operacional como accidental. Pero como es to es efectivo respecto de numerosos convenios de OCMI, es necesario referirse solamente aquí al otro Protocolo aprobado en esa ocasión: El Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL 1973).

Este Protocolo tiene la particularidad de que reemplazará al Convenio MARPOL mismo, que no había entrado en vigor en 1978, y que presumiblemente no deberá entrar nunca en vigor. En efec

to, el Artículo I del Protocolo estipula que las Partes en el Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones de: el Protocolo y de su Anexo, el cual será parte integrante de aquél; y el Convenio MARPOL 1973, a reserva de las modificaciones y adiciones que se enumeran en el Protocolo. El mismo Artículo I añade que "las disposiciones del Convenio y del presente Protocolo se leerán e interpretarán conjuntamente como un instrumento único". Esta solución, cualesquiera que sean las reservas que inspire a los juristas, tiene la ventaja de enfrentar una situación prácticamente inédita en el derecho internacional, reflejo del tremendo avance tecnológico de los últimos años.

Ni el Convenio ni el Protocolo han entrado en vigor aún: el primero tiene nueve Estados Contratantes; y el segundo, diez, que representan a más del 38 por ciento del tonelaje de la flota mercante mundial (en circunstancias de que se requieren quince Estados que representen al 50 por ciento de esa flota). Con las medidas que se han anunciado por parte de los Estados marítimos, particularmente los de Europa Occidental, cabe presumir que el Protocolo de 1978 entrará en vigor durante el curso del año próximo.

Sección I. El Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1954, reformado. Algunas cuestiones jurídicas

Para un jurista desconocedor de los aspectos técnicos contenidos en las excepciones a las prohibiciones de descarga contenidas en los párrafos a) y b) del Artículo III, aplicables a los buques que no son buques tanque y a estos últimos respectivamente, resulta difícil formular apreciaciones con alguna autoridad. Respecto de los buques tanque, es un hecho conocido que la "revolución en la reglamentación de la contaminación" (como la llaman M'Gonigle y Zacher) se efectuó mediante la adopción del sistema "carga sobre residuos" (load on top), desarrollado durante los años sesenta por las compañías privadas. Las tasas de descarga establecidas sólo pueden cumplirse mediante la aplicación de este sistema. Además, la disposición de que "el buque tanque se encuentre a más de 50 millas de la tierra más próxima" (subpárrafo iv) constituye una garantía importante. Para los otros buques, en cambio, la disposición del subpárrafo (iv) del párrafo a) de que "la descarga se efectúe lo más lejos posible de tierra", parece peligrosamente incierta. Los técnicos señalan que las tasas de descarga permisibles no son contaminantes. Los mismos autores señalan la debilidad del texto aprobado en 1969, en estos términos: "dejando de requerir las tecnologías necesarias para el cumplimiento (separadores de agua aceitosa y facilidades de recepción), aseguraban que muchos barcos serían incapaces de cumplir".

A este respecto, cabe señalar que el Artículo VIII se limita a establecer, respecto de facilidades de recepción, que "cada Gobierno Contratante tomará las medidas necesarias para fomentar la creación de dichas instalaciones". Aun así, el único país del Pacífico Sur que es Parte del Convenio, lo aceptó en 1977 con una reserva a dicho Artículo, si milar a la de otros países en desarrollo. La reser va chilena dice como sigue:

"si bien Chile requerirá a las autoridades por tuarias, terminales petroleros o contratistas priva dos para que proporcionen instalaciones adecuadas para la descarga de residuos, no estará obligado a construir, operar o mantener instalaciones costeras en lugares de las costas o aguas jurisdiccionales de Chile en las cuales dichas instalaciones sean con sideradas inadecuadas, ni asumir ninguna obligación financiera para ayudar en dichas actividades".

Las críticas más frecuentes que se han hecho a este Convenio, considerado en general un gran avance legislativo internacional, se refieren al sistema de ejecución de las disposiciones del Convenio. No se pretende aquí entrar a considerar las normas aprobadas informalmente por consenso sobre la materia en la Conferencia de Derecho del Mar, que trata extensamente del juego combinado de las jurisdicciones respectivas del Estado de pabellón, del Estado ribereño y del Estado del puerto, ni su valor jurídico. Cabe formular respecto de las disposiciones de este Convenio (en su oportunidad se considerarán los cambios introducidos en la materia por MARPOL 1973), algunas consideraciones:

- a) El Artículo VI, párrafo 1, parece entregar ente ramente la ejecución del Convenio al Estado de pabellón al disponer que "toda contra vención a las disposiciones de los Artículos III y IX cons tituye una infracción punible por la legislación del territorio del cual depende el buque". Sin embargo, el párrafo 2) estipula que "las sancio nes legales que un territorio de un Gobierno Contratante impondrá, según su legislación, por las descargas ilegales de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos fuera de su mar territorial deberán ser lo suficientemente severas como para desalentar tales descargas ilegales y no serán más leves que las previstas para las mismas infracciones cometidas en su mar territo rial". Por otra parte, el Artículo XI parece reconocer claramente la capacidad de ejecución del Estado ribereño dentro de su jurisdicción (en la época, el mar territorial), al disponer: "Ninguna de las disposiciones del presente Con venio podrá ser interpretada como susceptible

de causar derogación de poderes de cualquier Gobierno Contratante para tomar medidas dentro de los límites de su jurisdicción respecto a cualquier asunto relacionado con el Gobierno". Sin embargo, agrega el mismo Artículo: "Ni tampoco como motivo susceptible de dar pie a una ampliación de jurisdicción de cualquier Gobierno Contratante". El Gobierno de los Estados Unidos, por lo mismo interpretó este precepto al ratificar el Convenio en una declaración que expresa:

"Al aceptar el Convenio, los Estados Unidos declaran que lo hacen sujeto al entendido de que el Artículo XI efectivamente reserva a las Partes en el Convenio libertad de acción legislativa en las aguas territoriales, incluyendo la aplicación de las leyes existentes, no obstante cualesquiera disposición en el Convenio que pueda aparecer en contrario. Específicamente, se entiende que las infracciones en las aguas territoriales de los Estados Unidos continuarán siendo punibles conforme a las leyes de los Estados Unidos sin considerar el registro del buque". (traducción informal)

- b) El tenor literal del Artículo IX, párrafo 5), parece limitar de manera extrema incluso la capacidad de ejecución del Estado del puerto, al disponer que "las autoridades competentes de los territorios de un Gobierno Contratante podrán examinar, a bordo de los buques a los cuales se aplica el Convenio mientras se encuentren en un puerto de esos territorios, el libro de registro de hidrocarburos", y el Artículo X reafirma esta creencia al disponer que "todo Gobierno Contratante podrá suministrar al Gobierno del territorio del que depende el buque ... pormenores por escrito de las evidencias de que tal buque ha incurrido en contravención a una de las disposiciones del Convenio, dondequiera que haya ocurrido la contravención alegada". El Gobierno del Estado de pabellón, conforme al párrafo 2 del mismo Artículo, determina libremente si entabla o no procedimientos, informando simplemente al otro Gobierno y a OCMI "del procedimiento que se inicia como consecuencia de la información comunicada".

La lectura de estas disposiciones de manera conjugada, unida a las agudas discusiones que se produjeron en la Conferencia de 1973 en esta misma materia, inclinan a pensar entonces que efectivamente el Convenio de 1969 reposaba para su ejecución de manera casi exclusiva en el Estado de pabellón. Si se añade la consideración

de que casi la mitad de los buques tanque se encuentran registrados en Estados de "registro abierto", y que en general son esos tanques los mayores infractores a las normas, se comprende el descontento que a este respecto produjo este Convenio, casi universalmente aceptado, por otra parte.

- c) Con la rápida evolución de la práctica de los Estados en la materia, y también del derecho internacional, como lo atestigua el proyecto de Convención sobre Derecho del Mar, la cuestión anterior es más bien académica, pues la jurisdicción del Estado ribereño en su mar territorial para dictar reglas sobre descargas y tomar medidas de ejecución, es de hecho poco discutida en la actualidad; y la capacidad de iniciar procedimientos y de ejecución del Estado del puerto respecto de buques que se encuentran voluntariamente en él, es considerada aun más sin restricciones. La evolución en el sentido de reforzar la importancia del Estado del puerto y del Estado ribereño ha sido muy rápida.

Sección II. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 y Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio. Descripción general y algunas consideraciones jurídicas

Ya se ha indicado que el objetivo de este Convenio es mucho más amplio y global que el del Convenio de 1954. En efecto, el preámbulo del Convenio MARPOL 1973 expresa que las Partes desean "lograr la eliminación total de la contaminación intencional del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, y reducir a un mínimo la descarga accidental de tales sustancias". Para ello, consideran "que el mejor modo de lograr este objetivo es preceptuar reglas de carácter universal que no se limiten a la contaminación por hidrocarburos".

Ya se ha indicado también la estructura del Convenio. Las disposiciones que plantean las principales cuestiones jurídicas son naturalmente las contenidas en el articulado mismo del Convenio, en particular las relativas a su cumplimiento y ejecución. Se señalarán algunas de ellas después de una breve descripción de los Anexos técnicos, muy complejos, particularmente las reglas del Anexo I, reforzadas y ampliadas en el Protocolo de 1978. Respecto al Anexo II, se explicará como su aplicación fue suspendida por el Protocolo de 1978, para facilitar, aun a los países industriales, la aprobación rápida del Anexo I del Convenio y Protocolo, de importancia primordial para los Estados Unidos, y también para los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea.

a) Prevención de la contaminación por hidrocarburos (Anexo I)

El Convenio mantiene los criterios relativos a descarga de hidrocarburos prescritos por las enmiendas de 1969 al Convenio de Contaminación por Hidrocarburos de 1954, sin modificaciones importantes, excepto que se reduce la cantidad máxima de hidrocarburos cuya descarga está permitida durante el viaje en lastre de petroleros nuevos, de 1/15.000 a 1/30.000 de la capacidad total de carga transportada. Estos criterios son aplicables igualmente a los hidrocarburos persistentes (negros) como a los no persistentes (blancos).

Una faceta nueva e importante del Convenio de 1973 es el concepto de las "zonas especiales" consideradas tan vulnerables a la contaminación que se prohíbe en ellas toda descarga de hidrocarburos salvo algunas pequeñas excepciones muy bien definidas. Las principales zonas especiales señaladas son el Mar Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Báltico, el Mar Rojo y la zona de los "Golfos".

Sería fútil intentar resumir las múltiples reglas y procedimientos técnicos que contiene el Anexo I, ampliado por el Protocolo de 1978. Basta señalar que la simple enumeración y explicación de sus implicaciones requiere a expertos calificados una exposición tanto o más extensa que la presente. El folleto elaborado por OCMI sobre la Conferencia - que se pone a disposición de los participantes que se interesen - expresa que "para ayuda a los Gobiernos en el proceso, a veces difícil y complejo, de analizar y aceptar esos instrumentos y tomar las medidas administrativas y técnicas necesarias para darles efectividad y fiscalizar su aplicación, OCMI ha establecido un programa de asistencia y montado servicios de asesoramiento que están a disposición de los Gobiernos". Además se han organizado seminarios en varias regiones del mundo, incluyendo América Latina, con el objeto de examinar las principales disposiciones de los Convenios y Protocolos (en materia de buques tanques, SOLAS Y MARPOL han quedado unidos indisolublemente) y del mejor modo de interpretar y aplicar esas disposiciones.

A título meramente indicativo se señala que en materia de diseño y equipo el Protocolo de 1978 establece reglas sobre tanques de lastre separado, tanques de lastre limpio, lavado con crudos, medios de drenaje y descarga, sistemas de gas inerte para la protección de los tan

ques de carga, aparato de gobierno y radar y ayudas contra los abordajes. Es notable también el reforzamiento de todo el dispositivo convencional en materia de inspecciones y certificación. El sistema de aplicación escalonado de las reglas, según el tonelaje de los buques tanque, y la fecha de construcción de los nuevos, es también muy complejo. De allí que, no obstante la importancia primordial de este Anexo I dentro del sistema de reglas internacionales de universal aplicación próxima, como jurista deba declarar que todo el tema es materia de un seminario diferente, con otro expositor por cierto.

- b) **Prevención de la contaminación por sustancias nocivas líquidas (Anexo II)**
 En este Anexo se detallan los criterios relativos a las descargas y las medidas de prevención de la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel. Unas 250 sustancias fueron estudiadas e incluidas en la lista que forma uno de los Apéndices del Convenio. La descarga de los residuos que contengan tales sustancias solamente podrá efectuarse en instalaciones de recepción mientras no se cumpla con ciertas concentraciones y condiciones, que varían con arreglo al tipo de sustancia. En cualquier caso, está prohibida la descarga de residuos que contengan sustancias nocivas dentro de las 12 millas de la tierra más próxima. Hay restricciones más estrictas aplicables a las zonas del Mar Báltico y el Mar Negro.
- Cuando se efectuó la Conferencia de 1978, sólo tres Estados, todos ellos en desarrollo y sin grandes intereses en el dominio marítimo habían aceptado el Convenio MARPOL, pese a los cinco años transcurridos desde su adopción. El problema de las instalaciones de recepción demostró ser demasiado difícil y costoso aun para los países industriales. Por esta razón y teniendo presente la voluntad declarada de lograr la entrada en vigor muy rápida del Convenio y su Protocolo (se fijó junio de 1981 como plazo), se determinó en el Artículo III del Protocolo "que las partes, no estarán obligadas por las disposiciones del Anexo II del Convenio durante un período de tres años contado desde la entrada en vigor del Protocolo, o durante el período, más largo que ese, que fije una mayoría de dos tercios de las Partes en el Protocolo que integren el Comité de Protección del Medio Marino" de OCMI.

c) Anexos III, IV y V del Convenio

El Anexo III contiene disposiciones generales relativas a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales que se transportan por vía marítima en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna o vagones tanque.

Con arreglo a las disposiciones de los Anexos IV y V, no se permitirá que los buques descarguen aguas sucias dentro de las cuatro millas de la tierra más próxima, a menos que tengan en servicio una instalación de tratamiento homologada. Entre las cuatro y 12 millas desde el litoral, las aguas sucias habrán de someterse a un procedimiento de desmenuzamiento y desinfección antes de su descarga al mar. En cuanto a la eliminación de las principales clases de basura, se han fijado distancias mínimas desde el litoral. Está prohibido tirar al mar cualquier clase de materia plástica.

Algunas cuestiones jurídicas.

- a) El procedimiento para elaborar y adoptar enmiendas a los Anexos del Convenio mediante el sistema de aprobación tácita, dispuesto en el Artículo 16, párrafo 2) f), aunque de técnica legislativa, reviste una importancia mayor para acelerar y hacer más efectiva la labor técnica para adaptar los convenios de esta índole en OCMI.
- b) Si bien el Artículo 3 circunscribe la aplicación del Convenio a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte en el Convenio (párrafo 1); el Artículo 5 (párrafo 4) introduce una innovación cuyas proyecciones están todavía por apreciarse, pero ella apareció en su oportunidad como revolucionaria. Expresa esta disposición: "Respecto de los buques de Estados no Partes en el Convenio, las Partes aplicarán en la medida de lo necesario las disposiciones del presente Convenio para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques".
- c) Por razones obvias, que podrán examinarse en la exposición sobre la Conferencia de Derecho del Mar, se dispuso en el Convenio - adoptado en circunstancias de que se discutía con intensidad el concepto de la zona económica exclusiva y su contenido jurisdiccional eventual - dos estipulaciones contenidas en el Artículo 9. En el párrafo 2 se expresa que nada de lo dispuesto en el Convenio prejuzga la labor de

la Conferencia de las Naciones Unidas, ni las reivindicaciones y tesis jurídicas de cualquier Estado sobre la naturaleza y amplitud de su jurisdicción sobre su zona costera o sobre buques de su pabellón; y en el párrafo 3, se establece un mecanismo de adaptación muy notable para el futuro respecto de la aplicación e interpretación del Convenio: el término "jurisdicción" ha de interpretarse a la luz del derecho internacional vigente en el momento de que se trate.

- d) Sobre las complejas disposiciones en materia de ejecución del Convenio pueden hacerse similares observaciones a las del párrafo anterior y a las ya hechas en relación con el Convenio de 1954 reformado. Cabe de todos modos recalcar que hay un notable avance en relación con dicho Convenio en esta materia y por ello, es necesario hacer un resumen simplificado de las disposiciones del Convenio de 1973 en materia de transgresiones (Artículo 4), certificados y reglas sobre inspección de buques (Artículo 5) y detección de transgresiones del Convenio y cumplimiento del mismo (Artículo 6).
- i) Cualquier transgresión del Convenio dentro de la jurisdicción de cualquier Parte en el mismo será punible ya en virtud de la legislación de esa Parte, ya en virtud de la legislación del Estado del pabellón. La regla se aplica a toda transgresión dondequiera que ocurra, y la severidad de la sanción debe ser la misma dondequiera se produzca la transgresión (Artículo 4). El mismo Artículo, párrafo 2, dispone que el Estado ribereño puede: a) hacer que, de conformidad con su legislación, se incoe procedimiento; o b) facilitar a la Administración del buque toda información y pruebas.
- ii) A excepción de las embarcaciones muy pequeñas, todos los buques dedicados a viajes internacionales tendrán que llevar a bordo Certificados internacionales válidos que pueden aceptarse en puertos extranjeros como evidencia inmediata de que el buque cumple con las prescripciones del Convenio. No obstante, si hubiera indicios claros para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde a los pormenores del Certificado, o si resulta que el buque no lleva un Certificado válido, la autoridad que efectúe la inspección podrá detener al buque hasta quedar satisfecha de que éste puede hacerse a la mar sin que ello presente peligro o riesgo para el medio marino (Artículo 5).

- iii) Todo buque al que se aplique el Convenio puede ser objeto de inspección en cualquier puerto o terminal mar adentro según el Artículo 6, párrafo 2, del Convenio - a fin de verificar si el buque efectuó alguna descarga de sustancias perjudiciales transgrediendo lo dispuesto por las Reglas de los Anexos. Si la inspección indica que hubo transgresión del Convenio "se enviará informe" al Estado de pabellón para que tome las medidas oportunas. El alcance de esta disposición ha sido muy discutido. La interpretación más coherente es que ella debe entenderse en relación con la del Artículo 4 ya citado, en materia de sanción por el Estado ribereño y de puerto de transgresiones cometidas dentro de su jurisdicción. De manera que la capacidad de ejecución por infracciones cometidas en el mar territorial habría quedado consagrada en el Convenio. Por cierto que en 1973 era prematuro establecer normas respecto de infracciones en la zona económica exclusiva. Esta cuestión fue la que creó mayores problemas políticos para la adopción del Convenio.
- iv) Finalmente, y aunque no se trata de una cuestión jurídica, cabe mencionar otra disposición de importancia práctica, sobre todo por lo que se señalará a continuación. De conformidad con el Artículo 17 las Partes en el Convenio aceptan la obligación de fomentar, en consulta con otros órganos internacionales y con ayuda del PNUMA, la ayuda a aquellas Partes que soliciten asistencia técnica para varios fines, como formación, suministro de equipo e instalaciones de recepción y de vigilancia y control, investigación y lucha contra la contaminación.

Situación del Convenio, Protocolo y perspectivas

El Protocolo - al igual que el Convenio con el cual se refundirá - estipula su entrada en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyan no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan hecho Partes. Ya se ha indicado que a la fecha 10 Estados que representan más del 38 por ciento de ese tonelaje son Partes Contratantes en este instrumento. Debe tenerse presente que en la Reunión Interministerial de París, efectuada en diciembre del año pasado, 13 países de Europa Occidental, de los cuales nueve no son aun Partes Contratantes to

maron la iniciativa de iniciar procedimientos legales para ratificar, aceptar o adherirse a MARPOL 73/78, si no lo habían hecho ya, y tener finalizados esos procedimientos, sujeto a las limitaciones de sus parlamentos nacionales, antes de fines de este año. De este modo, es de presumir que el Convenio entrará en vigor antes de fines del próximo año. Debe tenerse presente además que, en virtud de la "invitación" hecha por la Resolución I de la Conferencia de 1978, uno de los principales países contratantes, los Estados Unidos, ha decidido poner en aplicación unilateral en sus aguas territoriales a partir del 1 de junio de este año las Reglas de MARPOL 73/78 sobre los petroleros existentes. Estas y otras medidas en los países industriales parecen indicar una tendencia muy fuerte a la aplicación inminente por dichos Estados dentro de sus jurisdicciones a todos los buques sin distinción que entren a ella, de las normas, incluyendo las relativas a construcción, diseño, equipo y tripulación, del Convenio MARPOL 73/78. De allí la importancia para países como los del Pacífico Sur de estar preparados para la aplicación de esas normas, aun dejando de lado la importancia que esas normas tienen para ellos como países ribereños.

Cabe señalar que el Gobierno del Perú ratificó el 25 de abril de 1980 tanto el Convenio como el Protocolo; y que según informaciones recientes, el Gobierno de Colombia estaría a punto de hacer lo mismo, habiéndose ya cumplido los trámites constitucionales necesarios.

Por todo lo anterior, y aun sin entrar a considerar los problemas de índole técnica, administrativa y organizativa que plantea su aplicación efectiva tanto en las aguas jurisdiccionales como con respecto a sus barcos, la extensión de esta exposición parece justificarse en este seminario.

2. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARINA POR VERTIMIENTOS

Introducción, generalidades y plan de la exposición

Aunque el mar ha sido usado tradicionalmente por el hombre como sitio para depositar los desechos, el problema del que se tomó conciencia alrededor del año 1970, es producto del desarrollo industrial. En este terreno, también fue en los Estados Unidos donde se produjeron los primeros estudios sistemáticos acerca del tema, considerando incluso sus aspectos internacionales.

Estos aspectos internacionales tienen cada día mayor significación, aunque sus dificultades son incomparablemente menores que las que plantea la contaminación causada por buques, no estando en el presente caso comprometidas cuestiones que se relacionan con el transporte internacional de sustancias nocivas por distintas áreas del mar, las descargas operacionales, ni la contaminación accidental.

En efecto, en términos generales, puede definirse al vertimiento como "toda evacuación deliberada de desechos u otras materias efectuadas desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar". Por la propia naturaleza del fenómeno, las reglas principales internacionales que lo rigen, en materia de prohibiciones y estándares, y sobretodo en materia de ejecución son radicalmente diferentes, y mucho más simples que las desarrolladas en relación con la contaminación por buques. Las reglas sobre responsabilidad por daños de contaminación no han sido elaboradas.

También por la naturaleza del fenómeno, él se presta para soluciones regionales mediante acuerdos entre Estados de una misma región geográfica que tengan intereses comunes, aún cuando deben estos acuerdos regionales tener un carácter complementario del Convenio global, al cual en principio deben conformarse.

Aunque el estudio norteamericano de 1970 llegó a la conclusión que los vertimientos no constituían una fuente principal de contaminación del mar (la contaminación no se estimó superior a un diez por ciento de toda la contaminación marina), el proyecto de los Estados Unidos fue presentado a la Conferencia de Estocolmo sobre el Medio Humano, que a su vez lo remitió a la Conferencia Internacional a la cual había convocado para el mismo año 1972 el Gobierno británico, en Londres.

Sin embargo, el primer acuerdo sobre la materia es el Convenio para la prevención de la contaminación marina por vertimientos, adoptada en Oslo en 1972 (de allí su título de Convenio de Oslo). Este acuerdo, de carácter regional, ha tenido gran influencia en todos los desarrollos posteriores, incluyendo el Convenio mundial, de cuyas funciones de Secretaría se hizo cargo OCMÍ por decisión de las Partes Contratantes en cuanto entró en vigor en 1975.

El Convenio mismo de Londres, también de 1972, constituirá el núcleo de esta exposición pues sus disposiciones son básicamente similares con las del Convenio de Oslo, así como en los Convenios posteriores. Estos, a la fecha, son básicamente:

- 1) el Convenio sobre la protección del medio marino en el Mar Báltico (Convenio de Helsinki), de 1974, el cual entró en vigencia en 1980. Este Convenio, que comprende disposiciones sobre protección del medio marino del área del Báltico proveniente de diferentes fuentes, contiene una prohibición total de vertimientos en el área, salvo respecto de material de dragado; y
- 2) el Protocolo sobre la contaminación del Mar Mediterráneo por vertimientos desde buques y aeronaves, adoptado en Barcelona en 1976 (Protocolo de Barcelona) que se encuentra en vigor desde 1978. Este Pro-

toloco de Barcelona, elaborado después de los tres Convenios ya mencionados no se distingue por su contenido. Su forma es interesante, sin embargo, pues constituye un desarrollo positivo hacia un régimen jurídico amplio y más sistemático de la contaminación marina. El Protocolo es parte del Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación, adoptada en la misma Conferencia Diplomática de Barcelona. Este Convenio está redactado como tratado-marco (treaty-embrella) y hasta el momento incluye el Protocolo de que se trata y otro Protocolo sobre cooperación para combatir la contaminación del Mar Mediterráneo en casos de emergencia.

El proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar, elaborado en la Conferencia de las Naciones Unidas, todavía en curso, contiene dos Artículos importantes sobre la materia: el Artículo 210, sobre establecimiento de reglas y estándares y sobre jurisdicción; y el Artículo 218 sobre ejecución respecto de la contaminación por vertimiento. En este aspecto, hay varias cuestiones interesantes de carácter jurídico, en cuanto a la compatibilidad y armonía entre el Convenio de Londres y la futura Convención sobre Derecho del Mar, particularmente por el establecimiento en el proyecto de la zona económica exclusiva. Sin embargo, en vista de que está programada una exposición sobre los textos elaborados en la Conferencia de las Naciones Unidas, el presente trabajo sólo se referirá brevemente al tema, en relación con el Artículo XIII del Convenio de Londres y los desarrollos posteriores en las reuniones de las Partes Contratantes de ese Convenio.

De paso, y para comprobar que no obstante carecer este tema de la complejidad del tema anteriormente tratado, y también de su importancia práctica especialmente para los países en desarrollo - como Estados individuales - puede mencionarse para quiénes se interesen en un estudio completo sobre el tema, la obra recientemente publicada "Internacional Control of Marine Pollution", por J. Timagenis, quien dedica a la contaminación por vertimientos más de doscientas páginas. Es un deber también mencionar que para la consideración del Convenio de Oslo el autor cita fundamentalmente el trabajo sobre él, del señor Iturriaga, trabajo que no he tenido la oportunidad de consultar.

La presente exposición tratará de las cuestiones jurídicas principales, sin entrar en las que más fueron discutidas durante la Conferencia de Londres, pues ellas se relacionan directamente con el estado incierto del derecho internacional en materia de jurisdicciones marinas en ese momento y, por lo tanto, deben examinarse en la actualidad en relación con los desarrollos en la Conferencia de Derecho del Mar. Existen numerosos puntos interesantes, estrictamente dentro del Convenio, que merecen alguna atención y que se plantearán en la Sección 1 que sigue; la Sección 2 se dedicará a exponer los

desarrollos principales, de carácter jurídico, desde la vigencia del Convenio de Londres en 1975, el status en materia de Estados Partes y un breve comentario sobre la situación respecto del Convenio de los países miembros de la CPPS.

Sección 1 - Algunas cuestiones jurídicas en relación con el Convenio de Londres

- A) El Artículo XIII es el primero que debe mencionar se para delimitar el alcance del análisis. Allí se establece que nada de lo dispuesto en el Convenio prejuzga los resultados de la Conferencia de Derecho del Mar, "ni las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes o futuras de cualquier Estado en lo que respecta al derecho del mar y a la naturaleza y al alcance de la jurisdicción de los Estados ribereños". En la sección siguiente, se verá lo ocurrido con el acuerdo a que se llegó en el Convenio, de "consultarse en una reunión que habrá de ser convocada por la Organización después de la Conferencia sobre Derecho del Mar y, en todo caso, no más tarde de 1976, con el fin de definir la naturaleza y alcance del derecho y la responsabilidad de los Estados ribereños de aplicar el Convenio en una zona adyacente a su costa".
- B) La regla fundamental del Convenio es la contenida en el Artículo IV:
se prohíbe el vertimiento de cualesquiera desechos u otras materias, con las excepciones que se indican. La prohibición es absoluta respecto de los desechos de materias enumeradas en el Anexo I. Respecto de los desechos u otras materias mencionadas en el Anexo II, se requiere un permiso especial previo. Para el vertimiento de todos los demás desechos o materias se requiere un permiso general previo.
- C) Existe una jurisdicción concurrente para la aplicación del Convenio, según el Artículo V. En el Artículo VII se dispone que cada Parte Contratante adoptará las medidas necesarias para la aplicación del Convenio a todos los: a) buques y aeronaves matriculados en su territorio o que ostenten su pabellón (Estado de pabellón); b) buques y aeronaves que carguen en su territorio o en sus aguas territoriales materias destinadas a ser vertidas (Estado de carga); y c) buques y aeronaves y plataformas fijas o flotantes bajo su jurisdicción, que se crea se dedican a operaciones de vertimiento (Estado ribereño).
- D) Se ha discutido en doctrina el alcance de las facultades de ejecución del Convenio por el Estado ribereño dentro de su jurisdicción, en vista de cierta ambigüedad en sus disposiciones. Se ha argumentado que la expresión "territorio" en el párrafo 2) de dicho Artículo VII tiene un alcance

restringido en el Convenio. El párrafo 2 establece que "cada Parte tomará en su territorio las medidas apropiadas para prevenir y castigar las conductas en contravención con las disposiciones del presente Convenio". La cuestión parece altamente académica en lo que se refiere al mar territorial. En efecto, el párrafo 5 establece que "nada de lo dispuesto en el Convenio afectará el derecho de cada Parte a adoptar otras medidas, conforme a los principios del derecho internacional, para impedir vertimientos en el mar". Más aún, el Artículo IV, párrafo 3), de alcance general, dispone que nada en el Convenio "puede ser interpretado en el sentido de impedir que una Parte Contratante prohíba, en lo que a esa Parte concierne, el vertimiento de desechos u otras materias no mencionadas en el Anexo I". La obligación de la Parte en cuestión consiste sólo en notificar a la Organización (OCMI) de tales medidas.

- E) El Convenio de Londres establece también un sistema permanente de revisión acelerada de sus Anexos, mediante el sistema de aprobación tácita contemplado en el Artículo XV, párrafo 2. Los dos tercios de los presentes en una reunión de las Partes Contratantes pueden aprobar enmiendas a los Anexos, que entran en vigor 100 días después de su aprobación, salvo para los Estados que hagan declaración de que por el momento no pueden aceptar la enmienda. Esta disposición ya ha tenido aplicación práctica.
- F) El Artículo VIII contempla expresamente los acuerdos regionales, para facilitar el logro de los objetivos del Convenio entre Partes que tengan intereses comunes que proteger en el medio marino de una zona geográfica determinada, "teniendo en cuenta los aspectos característicos de la región y en conformidad con el presente Convenio". Las Partes Contratantes deben procurar cooperar con las Partes de acuerdos regionales para elaborar procedimientos armonizados que deben ser observados por las Partes Contratantes de los diversos convenios en cuestión. Se debe prestar especial atención a cooperación en la esfera de vigilancia y control, así como en la de investigación científica.

Sección 2 - Status del Convenio, desarrollos principales y situación de los países de la CPPS

- A) El Convenio entró en vigor con rapidez no usual: las condiciones para ello, establecidas en el Artículo XIX, se cumplieron el 30 de Agosto de 1975. A la fecha son Estados Contratantes 46 Estados, entre los cuales muchos son Estados industriales importantes, incluyendo la Unión Soviética.

- B) Conforme al Artículo XIV se han efectuado ya cinco Reuniones Consultivas, en que se han considerado temas tales como: procedimientos para el arreglo de controversias; control de la incineración de vertimientos en el mar; vertimiento de desechos radioactivos; procedimientos interinos para fines de notificación y consulta, enmiendas a las listas de sustancias de los Anexos I y II, etc. Sobre solución de controversias, se aprobó en 1978 una enmienda al Convenio mismo que no ha entrado aún en vigor (sólo 8 Estados la han aceptado). Sobre incineración, se enmendaron los anexos en la reunión de 1978, mediante el sistema de aprobación tácita, habiendo declarado sólo la República Federal de Alemania y Nueva Zelanda que no aceptaban esas enmiendas. Las enmiendas a las listas de sustancias, aprobadas en 1980, entraron en vigor el 11 de Marzo del presente año, con excepción de la RFA y Japón.
- C) La primera Reunión Consultiva, en 1976, consideró la cuestión suscitada por los términos del Artículo XIII. "Teniendo presente que las negociaciones sobre los derechos y responsabilidades del Estado ribereño están todavía en curso en la Conferencia de Derecho del Mar, la Reunión decidió postergar la discusión sustantiva de la cuestión hasta que el resultado de esa Conferencia sea suficientemente claro como para suministrar una base para definir los derechos y responsabilidades de los Estados en el contexto del Convenio sobre Vertimientos". Posteriormente, la delegación de Canadá, apoyada por otras delegaciones, sostuvo la necesidad de revisar los Artículos III (1) (c), VII (b), VII (3) y XIII del Convenio en un futuro próximo a la luz del progreso de las deliberaciones de la Conferencia en este aspecto. Hubo oposición a esta propuesta y en la última Reunión Consultiva, de setiembre de 1980, la Reunión decidió que la Secretaría acometiera el estudio propuesto por la delegación del Canadá y que los distribuyera a las Partes antes de celebrarse la sexta Reunión Consultiva. El estudio aún no ha sido distribuido.
- D) El Artículo VII, párrafo 3 no ha sido mencionado en esta exposición. El es de gran importancia práctica. Expresa el párrafo: "Las Partes acuerdan cooperar en la elaboración de procedimientos para la aplicación efectiva del presente Convenio, especialmente en alta mar, incluidos procedimientos para informar sobre los buques y aeronaves que hayan sido vistos realizando operaciones de vertimiento en contravención con el Convenio". Canadá pidió también que el estudio tratase de la cuestión relativa a esos procedimientos. La Reunión aceptó la sugerencia.

- E) Sobre cooperación con acuerdos regionales, en la última Reunión Consultiva, el Presidente de la Comisión de Oslo recordó que el número de acuerdos regionales sobre la materia iba en aumento. A menos que se estableciera una estrecha cooperación habría peligro de duplicar trabajos y, además, las delegaciones que participasen activamente en más de un acuerdo podrían experimentar dificultades para atender a sus distintos compromisos. La Reunión convino en que sería provechosa una reunión de representantes de los acuerdos regionales con los representantes de las Partes y pidió al Secretario General de OCMI que estudiase la posibilidad de celebrar una reunión de ese género.

Finalmente, respecto de la situación contractual de los países de la CPPS, cabe señalar que de ellos sólo Chile es Estado Contratante, a partir del 3 de setiembre de 1977. Como Estados ribereños en desarrollo, con un litoral amplísimo, no se ve sino ventajas en la participación de todos ellos en el Convenio y en sus órganos operativos, aun cuando en OCMI no hay constancia de que se efectúan vertimientos en las aguas del Pacífico Sudoriental. La decisión de aceptar el Convenio, naturalmente, no marca sino el comienzo de su efectiva aplicación, como los Estado miembros de OCMI ya lo han reconocido en todo el campo de la labor de elaboración de convenios en la Organización.

ANEXO No. 1

VOLUMEN DE HIDROCARBUROS QUE ENTRA ANUALMENTE AL MEDIO MARINO
(en millones de toneladas métricas)

Estimaciones de la National Academy of Sciences (1973) y British Petroleum (1978)

(cifras en paréntesis muestran porcentaje del total)

Origen	N.A.S.(1973)	B.P.(1978)	Variación %
<u>Transporte Marítimo</u>			
Descargas sentinas y lubricantes	.50 (8.2)	.12 (2.4)	-76
Diques secos (limpieza y reparaciones de buques)	.25 (4.1)	.25 (5.0)	0
Operaciones en terminales	.003(0.0)	.001 (0.0)	-67
Buques-tanque con LOT	.31 (5.1)	.11 (2.2)	-65
Buques-tanque sin LOT	.77 (12.6)	.50 (10.1)	-35
Accidentes de buques-tanque	.20 (3.3)	.30 (6.1)	+50
Accidentes de otros buques	.10 (1.6)	.10 (2.0)	0
Sub-total	2.133(34.9)	1.381 (27.9)	-35
<u>Otras Fuentes</u>			
Producción costa afuera	.08 (1.3)	.06 (1.2)	-25
Refinerías costeras	.20 (3.3)	.06 (1.2)	-70
Descargas industriales	.30 (4.9)	.15 (3.0)	-50
Descargas domésticas	.30 (4.9)	.30 (6.1)	0
Desagües urbanos	.30 (4.9)	.40 (8.1)	+33
Desagües de ríos	1.60 (26.2)	1.40 (28.3)	-12
Emanaciones naturales	.60 (9.8)	.60 (12.1)	0
Atmósfera	.60 (9.8)	.60 (12.1)	0
Sub-total	3.98 (65.1)	3.57 (72.1)	-10
TOTAL	6.113	4.951	-19
Volumen total de transporte marítimo de hidrocarburos	2,470x10 ⁶ tons	3,040x10 ⁶ tons	+23

ANEXO IICONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION DE
LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, DE 1954, INCLUYENDO
LAS ENMIENDAS ADOPTADAS POR LAS CONFERENCIAS DE 1962 Y1969

(DISPOSICIONES SUSTANTIVAS)

ARTICULO I

- 1.- A los efectos del presente Convenio, y a menos que el contexto imponga un sentido diferente, las expresiones que a continuación se citan tienen el siguiente significado:

"La Oficina" tiene el sentido que se le asigna en el Artículo XXI;

"Descarga" cuando se refiere a hidrocarburos o mezcla de hidrocarburos significa cualquier descarga o escape cualquiera que fuere la causa;

"Diesel-Oil Pesado" significa el diesel-oil cuya destilación a una temperatura que no sea superior a 340°C al ser sometido a la prueba normalizada A.S.T.M. D.86/59 no reduzca el volumen en más del 50 por ciento;

"Tasa instantánea de descarga de contenido de hidrocarburos" significa la tasa de descarga de hidrocarburos en litros por hora en cualquier instante dividida por la velocidad del buque en nudos en el mismo instante;

"Milla" significa la milla náutica de 6.080 pies ó 1.852 metros;

"Tierra más próxima": La expresión "desde la tierra más próxima" significa "desde la línea de base a partir de la cual se establece el mar territorial del territorio en cuestión, de acuerdo con el Convenio de Ginebra sobre mar territorial y zona contigua, 1958";

"Hidrocarburo" significa petróleo crudo, combustible líquido (fuel-oil) diesel-oil pesado y aceites lubricantes; en el texto inglés, el adjetivo "oily" (oleoso) será interpretado en consecuencia;

"Mezcla de hidrocarburos" significa toda mezcla con contenido de hidrocarburos;

"Organización" significa la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental;

"Buque" significa toda embarcación de mar de cualquier tipo, incluidos los artefactos flotantes ya sean autopropulsados o remolcados por otro buque que efectúen una travesía o viaje

por mar; y "buque tanque" significa un buque en el cual la mayor parte del espacio de carga se ha construido o adaptado para el transporte de cargas líquidas a granel y que por el momento no lleva más carga que hidrocarburos en esa parte de su espacio de carga.

- 2.- Para los fines del presente Convenio, los territorios de un Gobierno Contratante comprenden el territorio del país de este Gobierno así como cualquier otro territorio cuyas relaciones internacionales dependan de la responsabilidad de este Gobierno y al cual se haya hecho extensivo el Convenio en aplicación del Artículo XVIII.

ARTICULO II

- 1.- El presente Convenio se aplicará a los buques matriculados en cualesquiera territorios de un Gobierno Contratante y a los buques no matriculados que posean la nacionalidad de una Parte Contratante, con excepción de:
- a) Los petroleros cuyo arqueado bruto sea inferior a 150 toneladas y otros buques, que no sean petroleros, cuyo arqueado bruto sea inferior a 500 toneladas; entendiéndose que cada Gobierno Contratante tomará las medidas necesarias para aplicar las prescripciones del Convenio a tales buques en la medida que sea razonable y practicable teniendo en cuenta su tamaño, servicio y tipo de combustible usado en su propulsión;
 - b) Los buques ocupados por el momento en la industria ballenera cuando estén de hecho empleados en operaciones de pesca;
 - c) Los buques que naveguen en los Grandes Lagos de Norteamérica y cursos de agua comunicantes o tributarios de los mismos que se extienden hacia el este hasta la esclusa St. Lambert, en Montreal, provincia de Quebec, Canadá, durante la duración de la navegación.
 - d) Los buques de guerra y los empleados como buques auxiliares de la Marina de Guerra durante la duración de este servicio.
- 2.- Los Gobiernos Contratantes se comprometen a adoptar las medidas apropiadas para que se apliquen las prescripciones equivalentes a las del presente Convenio a los buques referidos en el inciso d) del párrafo 1 de este Artículo en la medida que sea razonable y practicable.

ARTICULO III

A reserva de las disposiciones de los Artículos IV y V:

- a) Quedará prohibida a todo buque al que se aplique el presente Convenio, a excepción de los buques tanque, toda descarga de hidrocarburos o mezcla de hidrocarburos salvo cuando se cumplan todas las siguientes condiciones:
 - i) Que el buque se halle en ruta;
 - ii) Que la tasa instantánea de descarga de contenido de hidrocarburos no exceda de 60 litros por milla;
 - iii) Que el contenido de hidrocarburos de la descarga sea inferior a 100 partes por 1.000.000 partes de mezcla;
 - iv) Que la descarga se efectúe lo más lejos posible de tierra;

- b) Quedará prohibida toda descarga de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos desde un buque tanque al que se aplique el presente Convenio excepto cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:
 - i) Que el buque tanque se halle en ruta;
 - ii) Que la tasa instantánea de descarga de contenido de hidrocarburos no exceda de 60 litros por milla;
 - iii) Que la cantidad total de hidrocarburos descargada en un viaje en lastre no sea superior a 1/15.000 de la capacidad total de la carga;
 - iv) Que el buque tanque se encuentre a más de 50 millas de la tierra más próxima;

- c) Las disposiciones del apartado b) de este artículo no se aplicarán a:
 - i) La descarga del lastre de un tanque de carga que, desde que se transportó carga en él por última vez, ha sido limpiado de modo que toda descarga del mismo si fuera descargada a partir de un buque tanque estacionario en aguas calmas y limpias en un día claro, no produciría huellas visibles de hidrocarburos en la superficie del agua; o
 - ii) La descarga de hidrocarburos o mezcla de hidrocarburos de las sentinas del espacio de máquinas, la cual se regirá por las disposiciones del párrafo a) de este Artículo.

ARTICULO IV

El Artículo III no será aplicable:

- a) A la descarga de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos

efectuado por un buque para asegurar su propia seguridad o la de otro buque, para evitar daños al buque o a la carga, o para salvar vidas humanas en el mar;

- b) Al escape de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos a raíz de una avería o pérdida imposibles de evitar, si se han adoptado todas las precauciones razonables, después de ocurrir la avería o descubrir la pérdida, para impedir o reducir tal escape.

ARTICULO V

El Artículo III no se aplicará a las descargas de mezclas de hidrocarburos de las sentinas de un buque durante un plazo de doce meses a contar desde la fecha en que entre en vigor el presente Convenio en el territorio en cuestión de acuerdo con el párrafo 1) del Artículo II.

ARTICULO VI

- 1.- Toda contravención a las disposiciones de los Artículos III y IX constituye una infracción punible por la legislación del territorio del cual depende el buque de acuerdo con el párrafo 1) del Artículo II.
- 2.- Las sanciones penales que un territorio de un Gobierno Contratante impondrá, según su legislación, por las descargas i legales de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos fuera de su mar territorial deberán ser lo suficientemente severas como para desalentar tales descargas ilegales y no serán más leves que las previstas para las mismas infracciones cometidas en su mar territorial.
- 3.- Los Gobiernos Contratantes pondrán en conocimiento de la Organización las sanciones aplicadas efectivamente para cada infracción.

ARTICULO VII

- 1.- Expirado el plazo de doce meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio en el territorio en cues -

ARTICULO IX

- 1.- Todos los buques a los que se aplique el presente Convenio y que utilicen combustible líquido y todo buque tanque deberán llevar un Libro registro de hidrocarburos ya sea como parte del Diario Oficial de navegación o independientemente del mismo, en la forma especificada, en el Anexo a este Convenio.
- 2.- En el Libro registro de hidrocarburos se harán los asientos oportunos, tanque por tanque, cada vez que se realicen a bordo del buque las siguientes operaciones:
- a) En los buques tanque:
- i) Carga de cargamento de hidrocarburos;
 - ii) Trasvase de cargamento de hidrocarburos durante el viaje;
 - iii) Descarga de cargamento de hidrocarburos;
 - iv) Lastrado de los tanques de carga;
 - v) Limpieza de los tanques de carga;
 - vi) Descarga de lastre sucio;
 - vii) Descarga de agua de los tanques de decantación;
 - viii) Evacuación de residuos;
 - ix) Descarga en la mar de agua de sentinas que contenga hidrocarburos, que se haya acumulado en los espacios de máquinas durante las permanencias en puerto y la descarga normal en plena navegación de agua de sentinas que contenga hidrocarburos, a no ser que ésta última haya sido anotada en el Libro registro correspondiente;
- b) En los buques que no sean petroleros;
- i) Lastrado o limpieza de tanques de combustible líquido;
 - ii) Descarga de lastre sucio o del agua de limpieza de los tanques mencionados en el inciso anterior;
 - iii) Evacuación de residuos;
 - iv) Descarga en la mar de agua de sentina que contenga hidrocarburos que se haya acumulado en los espacios de máquinas durante las permanencias en puerto y la descarga normal en plena navegación de agua de sentinas que contenga hidrocarburos a no ser que ésta última haya sido anotada en el Libro registro correspondiente.

En el caso de efectuarse las descargas o producirse los escapes de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos que se mencionan en el Artículo IV, se anotará el hecho en el Libro registro de hidrocarburos explicando las circunstancias y razones de la descarga o escape.

- 3.- Cada una de las operaciones mencionadas en el párrafo 2) de este Artículo será registrada íntegramente y sin demora en el libro registro de hidrocarburos de forma que queden asentados todos los aspectos relativos a la operación. Cada página será firmada por el oficial u oficiales responsables de las operaciones en cuestión y, cuando el buque esté con su dotación normal, por el capitán. Los asientos se redactarán, en un idioma oficial del territorio del cual depende el buque conforme al párrafo 1) del Artículo II, o bien en inglés o en francés.

- 4.- El libro registro de hidrocarburos será conservado a bordo en un lugar de fácil acceso para fines de su inspección en todo momento razonable y, excepto para los buques a remolque sin tripulación, deberá encontrarse a bordo del buque. Deberá permanecer disponible durante un período de dos años a contar del último asiento.

- 5.- Las autoridades competentes de los territorios de un Gobierno Contratante podrán examinar, a bordo de los buques a los cuales se aplica el Convenio, mientras se encuentren en un puerto de esos territorios, el libro registro de hidrocarburos del cual deben estar provistos conforme a las disposiciones del presente Artículo. Podrán sacar copias fidedignas y exigir la certificación del capitán del buque. Cualquier copia certificada como conforme por el capitán del buque será aceptada en procedimientos judiciales, en caso de proceso, como prueba de los hechos declarados en el libro registro de hidrocarburos. Toda intervención de las autoridades competentes en virtud de las disposiciones del presente párrafo será efectuada de la manera más expeditiva posible sin que por ello el buque pueda ser demorado.

ARTICULO X

- 1.- Todo Gobierno Contratante podrá suministrar al Gobierno del territorio del que depende el buque conforme al párrafo 1) del Artículo II, pormenores por escrito de las evidencias de que tal buque ha incurrido en contravención a una de las disposiciones del Convenio, dondequiera que haya ocurrido la contravención alegada. En la medida de lo posible, las autoridades competentes del primer Gobierno mencionado notificarán al capitán del buque sobre la contravención alegada.

- 2.- Una vez recibida la exposición de los hechos, el segundo Gobierno, examinará el asunto y podrá requerir del primero que

le suministre datos más completos y más concretos sobre la contravención alegada. Si el Gobierno del territorio del cual depende el buque estima que los elementos de prueba son suficientes y se ajustan a las exigencias legales como para entablar procedimiento contra el naviero o Capitán del buque con motivo de la supuesta contravención iniciará dicho procedimiento cuanto antes. Dicho Gobierno informará inmediatamente al Gobierno cuyo funcionario u oficial haya comunicado de la supuesta contravención así como a la Organización del procedimiento que se inicia como consecuencia de la información comunicada.

ARTICULO XI

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio podrá ser interpretada como susceptible de causar derogación de poderes de cualquier Gobierno Contratante para tomar medidas dentro de los límites de su jurisdicción respecto a cualquier asunto relacionado con el Convenio. Ni tampoco como motivo susceptible de dar pie a una ampliación de jurisdicción de cualquier Gobierno Contratante.

ARTICULO XII

Cada uno de los Gobiernos Contratantes remitirá a la Oficina y el organismo correspondiente de las Naciones Unidas:

- a) El texto de las leyes, los decretos, las ordenanzas, y reglamentos en vigor en todos sus territorios, destinados a dar efectividad al presente Convenio.
- b) Todo informe oficial o resumen condensado de informes oficiales en cuanto muestren resultados obtenidos de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio, siempre que tales informes o resúmenes no fueren de carácter confidencial, en opinión del gobierno interesado.

ARTICULO XIII

Toda diferencia que se suscitare entre los Gobiernos Contratantes con relación a la interpretación o aplicación del presente Convenio, y no pudiere ser salvada por vía de negociación, será elevada para su fallo, a petición del cualquiera de las partes, a la Corte Internacional de Justicia, a menos que las partes desavenidas acepten someterla a juicio arbitral.

MEDIDAS PARA EVITAR LA CONTAMINACION RESULTANTE DE ACCIDENTES
MARITIMOS A. CONVENIO SOBRE INTERVENCION B. NORMAS SOBRE IN-
FORMES EN CONVENIO MARPOL 1973 C. COOPERACION EN CASOS DE EMER-
GENCIA - ACUERDOS REGIONALES

Mario Valenzuela(*)

Introducción general y plan de la exposición

En la conferencia anterior se indicó ya el marco conceptual de este estudio. La exposición que sigue tratará básicamente de la contaminación accidental por buques, y se refiere a las medidas, ya no estrictamente preventivas, sino a las destinadas a evitar o reducir la contaminación resultante de accidentes marinos.

Aunque con un criterio cronológico frente a la secuencia de hechos o circunstancias que conducen a un accidente marítimo, debería iniciarse el trabajo con las medidas relativas a información y notificación del Estado ribereño de incidentes que amenazan sus costas o intereses conexos, la primera parte del trabajo se referirá a la intervención en casos de accidentes. Por dos razones, primero porque el Convenio sobre la materia elaborado en OCMI en 1969 constituye un instrumento internacional vigente, en relación al cual se han producido arduos debates tanto en el Comité Jurídico de la Organización como en la Conferencia de Derecho del Mar, particularmente como consecuencias del desastre del "Amoco Cadiz", ocurrido en marzo de 1978. El estudio elaborado por la Secretaría de OCMI en setiembre de ese año, a petición del Comité Jurídico sobre ciertos aspectos legales de la intervención, la notificación y el salvamento con respecto a incidentes como el "Amoco Cadiz" (desgraciadamente sólo existe en versiones inglesa y francesa), así como las discusiones posteriores en el Comité Jurídico de OCMI y en la III Comisión de la Conferencia del Mar, muestran que las dos cuestiones están indisolublemente unidas, siendo la obligación de notificar un incidente marítimo al Estado ribereño el antecedente de una intervención eficaz.

La segunda razón para el tratamiento previo de la cuestión de la intervención es que el Convenio correspondiente fue elaborado con anterioridad a las normas sobre informes (o notificación) contenidas en el Convenio MARPOL de 1973. Este Convenio de 1973, como ya se vió, no ha entrado aún en vigor, aún cuando es probable que las condiciones para que ello ocurra se cumplirán muy pronto y, además, el Comité de Protección del Medio Marino de OCMI ha recomendado la aplicación voluntaria de las normas sobre notificaciones.

(*) Administrador Jurídico, Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI). Las opiniones aquí expresadas no reflejan necesariamente las de la Organización.

En cuanto a los acuerdos regionales para cooperación en casos de emergencia, son posteriores en general a la Conferencia de Estocolmo y al establecimiento del PNUMA y ellos tratan más que nada de cuestiones operativas e instrumentales, acerca de las cuales parece ser interesante una exposición descriptiva, de carácter comparativo, incluyendo las normas internacionales globales sobre la materia.

El orden de la exposición será, pues, el expresado en el Título:

- A. Convenio sobre Intervención;
 - B. Normas sobre informes en el Convenio MARPOL 73 y su Protocolo I; y
 - C. Cooperación en casos de emergencia. Acuerdos regionales.
- A. Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969

Resulta sorprendente para muchos comprobar que este Convenio, en el año en que se adoptó, hace poco más de diez años, constituyó un acontecimiento "revolucionario", en cuanto expresaba un avance, bastante justo y equilibrado por los demás, en el sentido del predominio de los intereses del Estado ribereño sobre el sacrosanto principio de la libertad de la alta mar.

El desastre del "Torrey Canyon" en 1967 reveló varias insuficiencias en el régimen de derecho público internacional respecto de algunas actividades realizadas en "alta mar" que presentan un riesgo de contaminación desastrosa. Concretamente hubo que preguntarse hasta qué punto el Estado ribereño podría tomar medidas para proteger su litoral cuando un siniestro amenazaba contaminar las aguas de dicho Estado con hidrocarburos, sobre todo si las medidas que se impusieran iban a afectar los intereses de los navieros y consignatarios extranjeros o incluso a los Estados de abanderamiento.

La opinión general coincidió en que hacía falta elaborar un nuevo régimen que viniera a reconocer la necesidad de permitir cierto grado de intervención en alta mar por parte del Estado en casos de extrema gravedad pero señalara claramente los límites de tal derecho. Una Conferencia para estudiar dicho régimen se celebró en Bruselas en 1969.

La cuestión de si existía un derecho de intervención del Estado ribereño en virtud del derecho internacional general, o de si el Convenio había creado un derecho nuevo, al parecer académica, adquirió ribetes sensacionales nueve años después. En 1978, Francia insistió en que las limitaciones impuestas al derecho de intervención no excluían, en ciertos otros casos,

como el del desastre que afectó a la costa de Bretaña con una descarga de más de 200 mil toneladas de hidrocarburos, la acción del Estado ribereño. La opinión pública mundial fue movilizada y los delegados a la Conferencia de Derecho del Mar que prácticamente había terminado ya su trabajo en materia de preservación del medio marino, introdujeron en el texto in formal oficioso, primero una nueva disposición sobre notificación, y, enseguida, un nuevo Artículo, el 221, de alcances inciertos, sobre medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos. También, se adoptó un texto, que se debe mencionar, en materia de informes a Estados ribereños, cuando ellos pertenecen a acuerdos de cooperación regional que establecen requisitos especiales para la entrada a puerto (Artículo 211, párrafo 3).

Por lo anterior, se seguirá un criterio diferente de la exposición anterior, en que no se hizo referencia a los textos elaborados sobre jurisdicción y ejecución en el proyecto de Convención sobre Derecho del Mar, en materia de contaminación causada por buques. En este caso especial, en que se trata de un artículo simple y en que la importancia de la materia justifica incluso un doble examen de la cuestión, junto con analizar el texto del Convenio, habrá que referirse también a la situación incierta en que parece encontrarse toda la institución de la intervención, con el actual desarrollo del derecho dentro de la Conferencia del Mar.

No se trata exclusivamente de la expresión usada en el Artículo I, acorde con el derecho internacional de la época según la concepción de los autores del Convenio. El Artículo I comienza expresando: "Las Partes del presente Convenio podrán tomar en alta mar ...". La interpretación más realista en la actualidad parecería consistir en considerar que el Convenio debe considerarse aplicable "más allá del mar territorial" de doce millas (eso parece ser confirmado con la redacción del Artículo 221 del proyecto de Convención). Como este no es un curso de derecho internacional público si no de un Seminario-Taller, no es posible exponer todos los argumentos y contra-argumentos al respecto por muy interesante que sea el ejercicio, no exento de importancia, por lo demás.

El Artículo I, párrafo 1, del Convenio establece que las Partes "podrán tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente contra su litoral e intereses conexos, debido a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, resultante de un accidente marítimo u otros actos relacionados con ese accidente, a los que sean razonablemente atribuibles consecuencias desastrosas de gran magnitud".

El párrafo 1 del Artículo 221 del proyecto de Convención sobre Derecho del Mar tiene en la actualidad el siguiente texto (los subrayados en ambos textos son hechos para recalcar las diferencias mayores entre ellos): "Ninguna de las dispo-

siciones de esta parte menoscabará el derecho de los Estado, con arreglo al derecho internacional, tanto consuetudinario como convencional a tomar y hacer cumplir más allá del mar territorial medidas que guarden proporción con el daño real o potencial, a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca, de la contaminación o amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo o de actos relacionados con ese accidente, de los que quepa prever razonablemente que tendrán graves consecuencias perjudiciales.

Cualesquiera que sean las conjeturas que se hagan sobre el alcance del texto aprobado en la Conferencia, y su valor jurídico, es incuestionable la intención de los Estados allí re presentados de ampliar las facultades del Estado ribereño en caso de accidentes marítimos.

La definición de accidente marítimo se encuentra en el Artículo II, párrafo 1, del Convenio. Ella es: "Para los efectos del presente Convenio: 1. "accidente marítimo" significa un abordaje, una varada u otro siniestro de navegación o acontecimiento a bordo de un barco o en su exterior resultante en daños materiales o en una amenaza inminente a un barco o su cargamento". No se reproduce el párrafo 2 del Artículo 221 del proyecto de Convención sobre Derecho del Mar, porque aparece a primera vista como similar en contenido a la del Convenio. Nada dice en cambio el texto oficioso de la Conferencia de la NU sobre el resto de las disposiciones minuciosas del Convenio.

En efecto, el Artículo III (letras a, b y c) estipula que el Estado ribereño sólo puede ejercer ese derecho si es necesario, y después de haber consultado con los interesados, entre los cuales figuran en particular el Estado o Estados de abanderamiento del buque o de los buques afectados, los propietarios de los buques o de los cargamentos en cuestión y, siempre que las circunstancias lo permitan, expertos independientes nombrados a tal efecto.

Sólo "en casos de extrema urgencia que exijan la adopción inmediata de medidas", el Estado ribereño puede tomar medidas sin notificación ni consulta previa (letra d).

Reglas detalladas de proporcionalidad y razonabilidad están contenidas en el Artículo V. Su párrafo 3 dispone que "para apreciar si las medidas guardan proporción con los daños, se tendrá en cuenta: a) la extensión y probabilidad de los daños inminentes si no se toman esas medidas; b) la probabilidad de que esas medidas sean eficaces; y c) el alcance de los daños que pueden ser causados por esas medidas".

El Estado ribereño cuyas medidas de intervención rebasen las permitidas por el Convenio tiene la responsabilidad de indemnizar por cualquier perjuicio que llegue a causar con tales medidas (Artículo V). El Convenio contiene disposiciones para la solución de controversias que surjan en relación con la aplicación del mismo (Artículo VIII y Anexos).

El Convenio tiene un buen nivel de Estado Contratantes⁴⁰; entre los cuales Estados Unidos, la Unión Soviética, y Francia y otros importantes países marítimos, incluyendo Liberia y Panamá y países ribereños. Canadá, que consistentemente ha sostenido que las restricciones en el Convenio son superiores a las aplicables de conformidad con el derecho internacional general, no ha aceptado el Convenio. Un juicio similar prevalecería entre los países del Pacífico Sur, siendo Ecuador el único Estado entre ellos que ha adherido al Convenio. Hizo el depósito del instrumento correspondiente el 5 de Mayo de 1976.

El hecho de que en la Conferencia MARPOL de 1973 se adoptara un Protocolo relativo a la intervención en alta mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, indica que en esa época al menos las partes consideraban necesaria su existencia. En efecto, en vista de la creciente cantidad de otras sustancias, de tipo químico principalmente, transportadas por los buques, y de que el derrame de algunas de ellas constituiría una grave amenaza para el medio marino, la Conferencia de 1969 había reconocido que se requería ampliar el Convenio para que abarcara sustancias distintas de los hidrocarburos.

Después de mucho trabajo sobre este tema en el seno del Comité Jurídico, se preparó y presentó a la Conferencia de 1973 sobre contaminación del mar, celebrada en Londres, un proyecto de instrumento que permitiera ampliar la aplicación del Convenio de 1969 a las sustancias distintas de los hidrocarburos.

La Conferencia adoptó el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos. Este amplía el alcance jurídico del Convenio de Intervención de 1969 a aquellas sustancias que se recogen en el Anexo al Protocolo o que reúnen características esencialmente semejantes a las de dichas sustancias.

El Protocolo no ha entrado todavía en vigor y hasta ahora ha sido aceptado por 11 Estados, requiriéndose 15 aceptaciones para su entrada en vigor.

B. Informes y notificación de incidentes que amenazan a un Estado ribereño. El Artículo 8 del Convenio MARPOL 73/78 y su Protocolo I

El estudio de la Secretaría de OCMI, ya mencionado, redactado con relación a incidentes como el del "Amoco Cadiz", plantea la cuestión de manera precisa:

"Un requerimiento importante en todos los arreglos de contingencia para combatir los accidentes marítimos es que la ocurrencia de accidentes y otros hechos conexos sean conoci -

dos cuanto antes por quiénes tienen que enfrentarlos. El Convenio de 1969 sobre intervención no contiene ninguna obliga - ción expresa para el armador de informar al Estado ribereño cuando ocurre un accidente marítimo, aunque es obvio que el Estado necesita información sobre el accidente, su naturaleza y ubicación, para poder determinar si a ese accidente "puede razonablemente atribuírsele consecuencias desastrosas de gran magnitud" ("reasonably be expected to result in major harmful consequences", en la versión inglesa, que con la francesa constituyen las únicas versiones auténticas). Por otra parte el Estado ribereño tiene la obligación de notificar y consultar al Estado de pabellón, excepto en casos de gran urgencia, sobre el accidente y las medidas tomadas o contempladas. Esta obligación está basada, naturalmente, en el supuesto de que el Estado ribereño ha obtenido de algún modo información sobre el accidente y ha determinado, sobre la base de esa in - formación, no sólo que se trata de un accidente que requiere medidas sino que también se ha cerciorado de cuáles son las partes cuyos intereses están comprometidos" (traducción in - formal).

En la sección siguiente se examinarán los acuerdos re - gionales que contienen disposiciones sobre la materia, uno de los cuales es incluso anterior a las disposiciones del Convenio MARPOL que se analizarán enseguida.

Conviene detenerse con cierta extensión en el Artículo 8 y en el Protocolo I del Convenio para prevenir la contamina - ción por los buques de 1973, no obstante haber dedicado tanto espacio a ese Convenio en la exposición anterior, por dos razones principales: una ya mencionada en la introducción, de que el Convenio debería entrar en vigor antes de fines del año próximo y de que los órganos técnicos de OCMI han trabajado intensamente para su efectiva aplicación práctica; y la segunda, más importante, de que una vez que entre en vigor el Convenio constituirán las reglas internacionales de carácter global, aplicables a los buques de cualquier pabellón.

El Artículo 8 dispone que "se hará informe del suceso, sin demora, aplicando en todo lo posible las disposiciones del Protocolo I del presente Convenio" y que "toda Parte en el Convenio deberá: a) tomar las medidas necesarias para que un funcionario u órgano competente reciba y tramite todos los informes relativos a los sucesos; y b) notificar a la Organización, dándole detalles completos de tales providencias, para que las ponga en conocimiento de las demás Partes y Estados Miembros de la Organización" (párrafos 1 y 2). Cuando una Parte reciba un informe lo debe retransmitir sin demora a: a) la Administración del buque interesado; y b) todo otro Estado que pueda resultar afectado (párrafo 3). El párrafo 4 contiene una obligación de aplicación interesante para cualquier Parte en el Convenio: ella "se compromete a cursar instrucciones a sus naves y aeronaves de inspección marítima y demás servicios competentes para que comuniquen a sus autoridades cualquiera de los sucesos que se mencionan en el Protocolo I".

El Artículo I del Protocolo determina quién tiene la obligación de informar: "el Capitán de un buque ... o toda otra persona que esté a cargo del buque"; si el buque fuera abandonado, o si el informe fuera incompleto o no se hubiera podido recibir, el propietario, fletador, naviero o armador del buque o sus agentes asumen, en todo lo posible las obligaciones que incumben al Capitán.

El Artículo II del Protocolo dispone que el informe se transmitirá por radio siempre que sea posible, pero desde luego por la vía más rápida disponible. Los informes deben ser dirigidos al funcionario u órgano competente que se especifica en el párrafo 2) a) del Artículo 8 del Convenio. La ausencia de una obligación contractual internacional entre Liberia y Francia a la fecha del accidente del "Amoco Cadiz" y de medidas prácticas de aplicación en esta materia, constituyó una de las cuestiones cruciales de la controversia suscitada. Liberia ratificó poco después del accidente el Convenio MARPOL 73/78, y en Francia, el Senado acaba de adoptar la ley que autoriza la aprobación de dicho Convenio.

El Artículo III del Protocolo, sobre los casos en que se debe informar, es importante, pues indica la necesidad jurídica de la existencia de reglas sustantivas para una aplicación efectiva y en lo posible no conflictual de cualquier acuerdo sobre acción en casos de emergencia. Se dispone que "se hará informe cada vez que un suceso entrañe: a) una descarga distinta de las permitidas por el Convenio; b) una descarga permitida en los casos de excepción previstos en el Convenio; c) una descarga de una sustancia perjudicial con objeto de combatir un accidente concreto de contaminación o de efectuar trabajos lícitos de investigación científica. La letra d) es la más importante en cuanto puede considerarse que está destinada a prevenir la contaminación: se debe notificar la probabilidad de cualquiera de las descargas ya mencionadas.

El Artículo IV del Protocolo detalla los puntos concretos que deben contener los informes.

El texto del párrafo 7 del Artículo 211 del texto oficial de negociación, en sus versiones a partir de 1978 hasta la actual, contiene una disposición que, no obstante su carácter hortatorio, debe consignarse aquí, pues se refiere precisamente a las "reglas y estándares establecidos por conducto de la organización internacional competente" (singular), esto es, a las reglas y estándares elaborados en IMCO, como las que se acaban de considerar. Expresa esta disposición:

"Las reglas y estándares mencionados en este Artículo deberían comprender, en particular, los relativos a la pronta notificación de los Estados ribereños cuyo litoral o intereses conexos puedan resultar afectados por incidentes, incluidos accidentes marítimos, que ocasionen o puedan ocasionar descargas".

La Asamblea de la Organización, reunida en noviembre de 1979, por Resolución A.447(XI) aprobó Directrices provisionales para informar acerca de sucesos que den lugar a derrame de sustancias perjudiciales, de carácter muy detallado; recomendó asimismo que los Gobiernos Miembros, los Gobiernos Partes en el Convenio OILPOL 1954 (en su forma enmendada) y los Estados Partes en el Convenio sobre Intervención, 1969, que apliquen dichas Directivas Provisionales; y pidió al Comité de Protección del Medio Marino que continuara sus trabajos en relación con el tema, con miras a elaborar directivas completas necesarias para un sistema de notificación obligatorio ajustado a lo dispuesto en el Convenio MARPOL 1973, antes de que éste entre en vigor.

Las Directivas provisionales contienen una cláusula según la cual nada de lo dispuesto en ellas "será interpretado en el sentido que menoscaba el derecho de ningún Estado a adoptar medidas dentro de su jurisdicción, con arreglo al derecho internacional respecto de cualquier cuestión relacionada con el Convenio MARPOL 1973, ni en el sentido de que amplía la jurisdicción de Estado alguno".

C. Acuerdos regionales sobre cooperación para combatir la contaminación

El desastre del "Torrey Canyon" señaló - como ya se ha explicado - un cúmulo de actividades en OCMI destinadas a prevenir, reducir y combatir la contaminación por hidrocarburos, así como para disponer remedios financieros en los casos de contaminación ya producida a las costas de un Estado.

Uno de los asuntos que el Consejo de la Organización reunido extraordinariamente en Mayo de 1967, consideró que requería estudio como cuestión de urgencia, estaban "los procedimientos mediante los cuales los Estados, regional o internacionalmente según sea aplicable, pueden cooperar sin demora para suministrar personal, abastecimientos, equipo, y consejo técnico para luchar contra la descarga de hidrocarburos o de otras sustancias nocivas o peligrosas y la posibilidad de organizar patrullas para determinar la extensión de la contaminación y la manera de tratarla tanto en el mar como en tierra".

Los Estados ribereños del Mar del Norte, una de las zonas más afectadas por esta contaminación, tomaron la iniciativa de concertar el primer acuerdo regional sobre cooperación en la lucha en contra de ella.

Con anterioridad al establecimiento del Comité de Protección del Medio Marino en IMCO (1974) y de las actividades del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente en materia de contaminación, particularmente su Programa de Mares Regionales, son tres los acuerdos regionales que cabe mencionar. Todos ellos desarrollados por los Estados europeos, a

los cuales la contaminación por hidrocarburos provenientes de descargas de buques afectaba más gravemente los Estados ubica dos en la región Norte de ese continente.

A continuación se hace una breve reseña de esos acuerdos, por orden cronológico, con mención de sus objetivos y alcance y de alguna particularidad jurídica, de haberla encontrado.

- 1) Acuerdo de cooperación para combatir la contaminación producida por el petróleo en el Mar del Norte (Convenio de Bonn), suscrito el 9 de junio de 1969. Entró en vigor dos meses después. Son partes en este Acuerdo, Bélgica, Dinamarca, Francia, la República Federal de Alemania, Países Bajos, Noruega, Suecia y Reino Unido. Este Acuerdo fijó la pauta para todos los posteriores, incluso los de carácter más amplio, que - a diferencia de ésta - cubren la contaminación por otras sustancias que no sean hidrocarburos y, a partir de 1978, la contaminación por cualquier fuente. El preámbulo del Convenio de Bonn toma nota de la resolución ya mencionada del Consejo de IMCO, como su antecedente inmediato.
- 2) Acuerdo entre Dinamarca, Noruega, Finlandia y Suecia de cooperación en las medidas encaminadas a combatir la contaminación del mar producida por el petróleo (Acuerdo Nórdico), de 16 de setiembre de 1971. Entró en vigor un mes después. El preámbulo del Acuerdo menciona el deseo de los Estados firmantes de "cooperar a fin de asegurar el cumplimiento del Convenio para la prevención de la contaminación por hidrocarburos, 1954, y con los reglamentos nacionales adoptados en conexión con ese Convenio". Los Estados Contratantes también tienen en consideración el Acuerdo del 9 de junio de 1969 citado en el punto anterior. El Artículo 6 contiene una disposición original en la época: "Un Estado Contratante informará a otro Estado Contratante, a través de la autoridad competente, de cualquiera infracción de los reglamentos sobre contaminación por hidrocarburos que se hayan cometido dentro del mar territorial o las aguas adyacentes de los Estados Contratantes por un buque registrado en otro Estado".
- 3) Convenio sobre la protección del medio marino en el Mar Báltico, de 1974. Entró en vigor oficialmente en 1980, pero en el intertanto existió una Comisión interina. Este Convenio, firmado en Helsinki (de allí su nombre Convenio de Helsinki), ya ha sido mencionado en relación con su Anexo V sobre vertimientos. Son Partes en el Convenio los siguientes Estados bálticos: República Democrática Alemana, República Federal de Alemania, Dinamarca, Finlandia, Polonia, Suecia y Unión Soviética. El Convenio es el primer convenio-marco, elaborado en materia de conta

minación marina. Tiene diversos Anexos, siendo el A nexa VI el significativo en lo que se refiere a cooperación para combatir la contaminación marina. Su objetivo es general, la lucha contra derrames que producen contaminación por hidrocarburos u otras sus tancias perjudiciales en el Mar Báltico.

No entra en el marco de esta exposición referirse al Programa de Mares Regionales del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, con el cual IMCO colabora activamente, ni tampoco al Plan de Acción global para la preservación del Medio Ambiente Marino. El hecho es que los Estados han estimado con buenas razones, con la experiencia de los acuerdos regionales ya mencionados y parti cularmente con el modelo establecido por la Conferencia de los Estados Ribereños del Mediterráneo sobre la Pro tección del Mar Mediterráneo, que una de las acciones importantes en el plano legal en este sentido es la adopción de acuerdos jurídicos formales. Estos acuerdos regionales tienen por objeto cooperar en el combate de emergencias y en ciertos casos establecer centros permanentes re gionales de coordinación e información.

El contexto de los planes de acción regionales en los cuales se insertan los acuerdos recientes es materia de dos otras exposiciones.

En cuanto a las directivas acerca de los puntos que contienen los instrumentos relativos a la cooperación para combatir incidentes de contaminaciones graves, los téc nicos de IMCO han elaborado pautas bastante precisas, que por lo demás derivan de los dos primeros instrumentos regionales adoptados después de 1974.

Los puntos que por lo general tratan de estos acuerdos regionales, son los siguientes:

- a) Definición del área geográfica a la que se aplica el instrumento;
- b) Compromiso de los Estados Partes de cooperar en casos de emergencia a fin de proteger más efectivamente el medio marino e intereses conexos de la contaminación;
- c) Acuerdo para intercambiar información sobre arre glos nacionales para combatir la contaminación, sobre legislación, inventario de recursos, e información técnica;
- d) Identificación de las autoridades nacionales y puntos de contacto para recibir, evaluar y coordinar los informes sobre incidentes de contamina ción y de amenazas de contaminación de cuyo combate son responsables; estas autoridades responden de manera operacional en dichos incidentes; coordinar las capacidades nacionales disponibles y dar cumplimiento a las disposiciones del acuer do en lo que se refiere a cooperación mutua;

- e) Compromiso de desarrollar y perfeccionar arreglos nacionales de contingencia hasta donde sea factible;
- f) Identificación de la naturaleza y el grado de cooperación activa en cuestiones tales como informaciones mutuas sobre derrames, observaciones sobre conducta y movimiento de derrames, asistencia en el combate de derrames, planes de contingencia conjuntos;
- g) Arreglos institucionales, tales como funciones de secretariado, regularidad y frecuencia de reuniones de las Partes Contratantes, arreglos financieros;
- h) Disposiciones que prevén el desarrollo de los arreglos de manera continua, cuando se estime oportuno.

Este trabajo se referirá en primer lugar a los dos instrumentos regionales modelos. Ellos son, en orden cronológico:

- 1) Protocolo sobre Cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, firmado en Barcelona el 16 de febrero de 1976 (Protocolo de Barcelona) y
 - 2) Protocolo sobre cooperación regional para combatir la contaminación por el petróleo y otras sustancias perjudiciales en casos de emergencia, firmado en Kuwait el 24 de abril de 1978 (Protocolo de Kuwait).
- 1) Protocolo de Barcelona. Este Protocolo, junto con el Convenio, de carácter general, y otro Protocolo ya considerado, sobre vertimientos, firmados todos en 1976, se encuentra en plena operación entre los 16 Estados Partes ribereños del Mediterráneo, dentro del Plan de Acción más importante y activo que se conoce, fuera de las actividades en el Mar del Norte y en el Mar Báltico (también zona especial dentro del Convenio MARPOL 1973), y de acuerdos bilaterales como el existente entre Francia y el Reino Unido.

El Protocolo, que ha servido de modelo directo para otros posteriores, ya suscritos o en elaboración, requiere que sus Partes lo sean también del Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación.

De interés, en relación con lo tratado en las secciones anteriores de esta exposición, es el hecho de que el Protocolo menciona en su preámbulo que se ha tenido en cuenta particularmente

el Convenio MARPOL 1973, el Convenio sobre intervención 1969 y el Protocolo de 1973 también sobre intervención. Igualmente se tuvo en cuenta, curiosamente, el Convenio de 1969 sobre responsabilidad civil.

Según el Artículo 1, las Partes se obligan a cooperar entre sí en caso de peligro grave e inminente al medio marino, el litoral o intereses conexos de una o varias Partes. Los tipos de contaminación que se consideran son los causados por los hidrocarburos u otras sustancias peligrosas, sea accidental o debida a la acumulación de pequeñas descargas. Esto es interesante, pues parece dar al Protocolo un alcance restringido a la contaminación causada por buques. Al respecto conviene comparar el texto con el del Protocolo de Kuwait más reciente.

- 2) Protocolo de Kuwait. Este Protocolo se suscribió por Bahrain, Irán, Irak, Kuwait, Oman, Qatar, Arabia Saudita y Emiratos Arabes Unidos, en 1978, junto con el Plan de Acción mismo y un Convenio Regional para la cooperación en la protección del medio ambiente marino de la contaminación. Sólo los Estados Partes en el Convenio general pueden ser Partes en el Protocolo.

La definición de "emergencia marina" en el Artículo I, párrafo 2, es muy amplia y comprende no sólo la contaminación causada por incidentes de buques, sino también la proveniente de las actividades de foraje y producción petrolera, así como la proveniente de "mal funcionamiento de instalaciones industriales". Con este esquema, no es sorprendente que no se haga mención de los convenios sobre prevención de la contaminación causada por buques, que se han examinado aquí.

Tanto el Protocolo de Barcelona como el de Kuwait se refieren, para su aplicación a un centro regional destinado a facilitar la aplicación de los convenios y protocolos.

No corresponde a la presente exposición referirse a los diez Planes de Acción actualmente en curso de desarrollo activo en las regiones ya indicadas y en ocho más, que son: El Mar Rojo y Golfo de Adén, El Caribe, la Región de Africa Occidental; los mares del Asia Oriental; el Pacífico Sudoriental; el Pacífico Sudoccidental, la Región del Africa Oriental; y el Atlántico Sudoccidental.

Los desarrollos en materia de acuerdos regionales para combatir la contaminación marina en casos de emergencia, son diferentes, no sólo en cuanto al enfoque adoptado (necesidad o no de un acuerdo jurídico formal en este sentido), sino en cuanto al avance hasta ahora logrado y las perspectivas para el futuro inmediato, en materia de adopción, vigencia y aplicación efectiva.

La información disponible permite consignar que otro acuerdo regional ha sido ya firmado.

Protocolo relativo a la cooperación para combatir la contaminación en casos de emergencia, suscrito en Abidjan el 23 de marzo del año en curso. Este Protocolo fue adoptado en la Conferencia de Plenipotenciarios sobre cooperación para la protección y desarrollo del ambiente marino y ribereño de la región del Africa Occidental y del Centro. El Protocolo se suscribió conjuntamente con un Plan de Acción y un Convenio de cooperación general para esa región. Al parecer, no tiene diferencia con el Protocolo de Kuwait ya mencionado. El Convenio y el Protocolo están sujetos a ratificación, aceptación o aprobación y deben entrar en vigor el mismo día, después que se hayan depositado seis instrumentos de aceptación de los dieciseis Estados que firmaron el Acta Final de la Conferencia.

El Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico Sudeste, por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en caso de emergencia, está en una etapa avanzada de elaboración, según se ha expuesto en otros temas del Seminario. Los lineamientos del Acuerdo van a ser sometidos a aprobación de los cinco plenipotenciarios (los cuatro Países Miembros de la Comisión del Pacífico Sur y Panamá) que participan en el plan de acción regional del Pacífico Sudeste, según ya se ha visto.

Respecto del área del Mar Rojo y Golfo de Adén, para Junio de 1981 esta prevista una Conferencia de Plenipotenciarios que adoptaría también un Convenio, un Protocolo de este tipo y un Plan de Acción.

En otras regiones, los desarrollos no están tan avanzados.

Finalmente, puede ser de interés referirse a la parte dispositiva de la Resolución A.448(XI),

adoptada en la última Asamblea de OCMI en Noviembre de 1979, sobre medidas regionales para combatir la contaminación, pues ella contiene un punto, particularmente, el punto 3, sobre el cual convendría reflexionar, pues se trata de una cuestión de gran importancia práctica no sólo en esta materia, por cierto.

La parte dispositiva contiene tres párrafos principales:

1. Insta a los Gobiernos a que:
 - a) Elaboren o mejoren, dentro de lo posible, las medidas de ámbito nacional para contingencias; y
 - b) Elaboren según proceda, si todavía no lo han hecho, medidas conjuntas de carácter regional, subregional, sectorial o bilateral para contingencias;
2. Invita a los Gobiernos que dispongan de medios y pericia a que presten su asistencia en la elaboración y aplicación de tales medidas para contingencias;
3. Invita también a las organizaciones no gubernamentales que representan a las industrias naviera y petrolera a que cooperen con los Gobiernos en esa labor.

RESPONSABILIDAD Y COMPENSACION DE LOS PERJUICIOS
POR CONTAMINACION POR PETROLEO (*)

R.H. Ganten(**)

1. INTRODUCCION

A pesar de todos los acuerdos y medidas encaminados para prevenir la contaminación por petróleo, las leyes y reglamentaciones en materia de responsabilidad civil y de compensación de los perjuicios por contaminación por petróleo forman una parte importante del concepto de protección del medio ambiente y del interés económico contra la contaminación por petróleo en toda su extensión.

En los últimos 14 años, comenzando en el verano de 1967 después del desastre del "Torrey Canyon" cerca de las costas de Inglaterra, se han efectuado discusiones y negociaciones intensivas en el campo de la legislación internacional sobre los perjuicios por contaminación por petróleo. Estas actividades han sido más bien productivas ya que como resultado de ello se llegó a la conclusión de cuatro instrumentos internacionales relacionados con la compensación de los perjuicios por contaminación por petróleo. Todos estos instrumentos están vigentes en la actualidad.

2. LOS PLANES DE COMPENSACION

La legislación internacional sobre la responsabilidad civil de perjuicios por contaminación por petróleo está conformada por dos planes completamente separados. Un plan es el sistema de responsabilidad civil y compensación establecido por las convenciones internacionales adoptadas en las conferencias de OCMI.

El otro plan es un sistema de acuerdos voluntarios acordados por la industria. Estos dos planes, a pesar de estar completamente separados en su aplicación, se parecen mucho; en efecto, el plan voluntario refleja intencionalmente el plan basado en las Convenciones de OCMI.

(*) Traducción oficial del Ministerio de RR.EE. de Colombia.

(**) Director del Fondo Internacional de Compensación de la contaminación por petróleo.

Los dos sistemas siguen el mismo modelo. Estan conformados por dos partes diferentes cada uno: reglamentaciones relativas a la responsabilidad del propietario de la embarcación y, además, a un fondo que atiende la compensación suplementaria; este fondo es financiado por la industria petrolera.

En el plan basado en las Convenciones Internacionales, el "plan OCMI", la responsabilidad del propietario de la embarcación es ta tratada en:

- La Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil de Perjuicios de Contaminación por Petróleo, de 1969. "Civil Liability Convention, CLC" (SIC) CIRC);

y la compensación adicional dispuesta por las compañías petroleras en:

- La Convención Internacional sobre el establecimiento de un Fondo Internacional para Compensación de perjuicios por Contaminación por Petróleo, de 1971 (Convenio del Fondo).

Los acuerdos voluntarios correspondientes son:

- El Acuerdo Voluntario de los Propietarios de buques-tanques sobre Responsabilidad de Perjuicios por Contaminación por Petróleo (TOVALOP) sic. (AVPRPCP), que trata de la responsabilidad del propietario de la embarcación; y el
- Contrato Respecto del Suplemento Interino de Responsabilidad del buque-tanque por Contaminación por Petróleo "CRISTAL" (sic), que trata de la compensación adicional al propietario de la carga.

Este sistema de los cuatro instrumentos diferentes puede ilustrarse por medio del siguiente cuadro:

	Responsabilidad del Propietario de la embarcación	Compensación adicional dispuesta por la Industria petrolera
"Plan OCMI" (basado en las Convenciones Internacionales)	"CLC" sic. (CIRC)	Convenio del Fondo
Plan Voluntario de la Industria	"TOVALOP" sic. (AVPRCP)	"CRISTAL" sic (CRSIRBCP)

3. EL PLAN OCMI "IMCO" SIC

3.1 La Convención de Responsabilidad Civil de 1969

La "CLC" sic. está basada en cinco principios principales:

- a) La Convención es aplicable cuando el territorio (incluido el territorio marítimo) de un Estado contratante es tá contaminado;
- b) La responsabilidad se impone solamente al propietario de la embarcación, I.e. ni los empleados ni agentes ni otras personas son responsables según la Convención;
- c) La Convención impone responsabilidad estricta al propietario sólo con algunas pocas excepciones;
- d) El propietario está autorizado a limitar su responsabilidad hasta cierto punto si el incidente no ha sido re sultado de su informe reservado o falta efectivo perso nal;
- e) El propietario tiene que asegurar su responsabilidad.

3.1.1. El Alcance Geográfico.

El artículo II de la Convención establece que:
"Esta convención se aplicará exclusivamente a daños por contaminación causados en el territorio, incluido el territorio marítimo, de un Estado contratante y a medidas preventivas tomadas para impedir o minimizar dicho daño".

El único criterio para el alcance geográfico de a plicación de la Convención, es, por lo tanto, el lugar donde ocurrió el daño. La nacionalidad, el domicilio y la residencia del demandante no son pertinentes. No se requiere que el propietario de la embarcación sea un nacional de un Estado con tratante o que la embarcación lleve bandera de un Estado contratante. Esta disposición permite a los Estados contratantes una cobertura completa y general contra perjuicios de la contaminación, que se define en la Convención y no permite excepciones.

3.1.2. Responsabilidad del Propietario

Es el propietario y solo el propietario quien es responsable según el artículo III de la "CLC" sic. El propietario se define como la persona registra da como propietario de la embarcación. La Convención, por lo tanto, canaliza la responsabilidad de esta persona y aclara que otras personas, tales co

mo el capitán o miembros de la tripulación, u otros empleados y agentes, no son responsables. El propietario es, sin embargo, responsable sin consideración de su residencia o domicilio; él es responsable incluso si viene de un Estado que no es miembro de la "CLC" (CIRC). Sin embargo, la canalización de la responsabilidad es incompleta hasta donde la Convención no trate el asunto de la responsabilidad de personas diferentes al propietario o sus empleados y agentes. Esto es importante puesto que la responsabilidad de e.g. un fletador de buque desocupado no está tratada. Por lo tanto, se deja a la ley nacional decidir si un fletador de buque desocupado es responsable según la ley nacional además de la responsabilidad del propietario según la "CLC". Los problemas se presentan y parece que hay interpretaciones diferentes en las leyes nacionales que implementan a la "CLC" si un Salvador tiene que ser considerado como un "agente" según la Convención. Pero como la intención de la Convención era canalizar la responsabilidad del propietario, uno debe pensar que permite una interpretación amplia a la palabra "agente" y así excluir al Salvador de responsabilidad según la "CLC".

3.1.3. Responsabilidad Estricta.

El artículo III, párrafo I, impone responsabilidad estricta al propietario de la embarcación. Esto quiere decir que la cuestión, si el incidente ocurrió como resultado de la falta o informe confidencial del propietario, no es pertinente para su responsabilidad.

Hay tres excepciones a esta responsabilidad:

- a) Daño que resulte de guerra o fuerza mayor;
- b) Daño causado por un acto u omisión hecho con la intención de causar daño por un tercero;
- c) Daño totalmente causado por la negligencia u otro acto erróneo de cualquier Gobierno u otra autoridad al mantener luces u otras ayudas de navegación.

El propietario, además, puede ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad para con una persona que causó ese daño de contaminación con intención de causar daño o por negligencia de esa persona.

3.1.4. Límites de responsabilidad

La responsabilidad del propietario puede limitarse a una suma de dos mil francos oro por cada tonelada de "limitación" del tonelaje de la embarcación

hasta una suma global de 210 millones de francos. No hay responsabilidad mínima para embarcaciones pequeñas. Esto quiere decir que la suma de limitación para buque-tanques pequeños es muy baja. El propietario de un buque-tanque de 1,000 toneladas de limitación es responsable solamente hasta dos millones de francos (2'000,000.00) o algunos 175,000 (ciento setenta y cinco mil dólares americanos). Puesto que hay muchos buque-tanques de ese tamaño o aún más pequeños y como la pérdida total de aceite de dichos tanques puede causar daño considerablemente superior a 175,000 dólares, hay muchos accidentes en los cuales la responsabilidad del propietario del buque ampara el daño por contaminación solamente en un pequeño grado.

Las cifras de limitación de la "CLC" son dos veces tan altas como la limitación por daño a la propiedad (el cual incluye daños por contaminación) según la Convención de Limitación de 1957. Esta primera Convención es todavía aplicable en Estados no partes de la "CLC" o en un caso en el cual un buque de bandera de un Estado parte de la Convención de 1957 cause daño por contaminación a un Estado que es parte de las Convenciones de 1957 y 1969.

La responsabilidad según la "CLC" se limita solamente, si el propietario ha constituido el fondo de limitación, a la suma total que representa el límite de su responsabilidad de conformidad con las disposiciones del art. V, parágrafo 3 de la "CLC" y la ley nacional aplicable que complementa esta ejecución.

Surgen dificultades de la definición de la unidad de cuenta utilizada en la "CLC", el "franco". En la fecha de la conferencia en 1969, parecía clara la manera de convertir esta unidad de cuenta a una moneda corriente nacional puesto que la referencia se hacía con relación al valor "oficial" de dicha moneda corriente en oro. Desde entonces, sin embargo, han surgido dificultades considerables, puesto que ya no hay relación oficial entre el oro y las monedas corrientes nacionales. Un protocolo que se aprobó en 1976 para superar estos problemas todavía no ha entrado en vigencia. Muchos Estados, sin embargo, aceptaron en sus leyes nacionales, u observaron de conformidad con decisiones de tribunal en sus Estados, una conversión que permite una conversión bastante adecuada del franco oro en las monedas corrientes nacionales.

El propietario es privado de su derecho a limitar su responsabilidad si el accidente ocurrió como resultado de su falta o informe reservado efectivo. Hasta la fecha, no se ha considerado que ningún propietario de buque-tanque tenga una responsabilidad ilimitada según la "CLC", pero la responsabilidad de romper la limitación da motivo a muchas dificultades prácticas.

Siempre se debe investigar muy cuidadosamente la posibilidad teórica de responsabilidad ilimitada. Pero esto es solamente en interés del Fondo y "CRISTAL", puesto que las víctimas toman su compensación adicional o del Fondo o de "CRISTAL".

3.1.5. Seguro obligatorio

El artículo VII de la "CLC" estipula que el propietario del buque debe mantener un contrato de seguros u otra seguridad financiera que cubra su responsabilidad según la Convención en caso de que el buque lleve más de 2,000 toneladas de petróleo en volumen como carga. Como los propietarios de buques procedentes de Estados no contratantes son también responsables según la Convención si contaminan el territorio de un Estado miembro, la Convención estipula que los buques procedentes de Estados no contratantes que entren a un puerto o salgan de él en el territorio de un Estado contratante, deben mantener la misma protección de seguro. La Convención establece disposiciones muy detalladas sobre el seguro y el certificado que debe llevarse a bordo del buque. Se pueden instaurar demandas directamente contra el asegurador.

3.1.6. Definiciones

Además de estos cinco principios esenciales, algunas de las definiciones contenidas en el artículo I de la "CLC" deben explicarse puesto que contienen disposiciones importantes que conciernen con el alcance de la Convención.

La Convención se aplica únicamente a la contaminación causada por buques. Un buque, como se define en el art. 1.1. de la Convención, es solamente una embarcación propia de alta mar "que efectivamente lleva petróleo a granel como carga".

Esta definición no solamente excluye todos los buques de carga general y transportadores a granel diferentes de los transportadores de petróleo, sino también a los buques-tanques en viaje con lastre.

Las restricciones en cuanto a la aplicación de la Convención van aún más allá puesto que el petróleo que debe transportarse como carga se define como "petróleo persistente".

La Convención no da una definición de "petróleo persistente" y esta falta de precisión de hecho crea gran cantidad de problemas. Todavía no está claro si la aplicación de la Convención esta restringida a los petróleos minerales hidrocarburos más aceite de ballena, puesto que la referencia específica a aceite de ballena puede interpretarse de tal manera que no se propuso una restricción a los aceites minerales. Es tan inexacto como la interpretación del término "petróleo persistente" y ciertamente tiene el efecto de excluir todos los petróleos claramente no persistentes del alcance de la Convención.

Y, sin embargo, hay otra restricción en las definiciones. La Convención estipula responsabilidad de daño por contaminación, el cual se define como pérdida o daño causado "por contaminación". Esto excluye daño causado por explosión o incendio. Probablemente queda amparada la pérdida consecencial económica sufrida después de un accidente por contaminación, si no fue demasiado leve. Esto, sin embargo, no está fuera de duda, es cuestión de interpretación de la palabra "pérdida". Finalmente, esto dependerá en gran parte de la legislación del Estado donde ocurriere el daño, cuyas clases de daños están amparadas. Solamente la mención de la palabra clave "daño ecológico" aclara los problemas. También es impreciso si están amparadas las medidas preventivas previas al derramamiento. Algunos escritores opinan que éstas están amparadas pero el punto de vista predominante parece ser que no están amparadas por la "CLC". Esto lleva a la extraña conclusión de que, según la compensación de la "CLC", solamente puede pagarse si algún petróleo persistente se derrama, aunque sea solamente una tonelada o menos. Los potenciales demandantes, por lo tanto, se interesan en un derramamiento efectivo de petróleo después del accidente, en lugar de tratar de evitar un derramamiento por cualquier medio.

3.1.7 Observaciones concluyentes

La Convención contiene disposiciones detalladas referentes a cuestiones de procedimiento y de jurisdicción, por ejemplo, referentes a la distribución de compensación disponible según la Convención, tribunales de oportunidad, reconocimiento y ejecución de sentencias.

Parece que no es necesario describir estas disposiciones aquí detalladamente, puesto que no se han hecho muy prácticas. Hasta el presente hay únicamente muy pocos casos en los cuales se hayan iniciado procedimientos legales según la "CLC".

Actualmente 43 Estados son miembros de la "CLC".

3-2 La Convención de Fondos de 1971

La idea de la Convención de Fondos se creó en la Conferencia de Contaminación marítima de 1969, la cual, al aprobar la Convención de responsabilidad civil, adoptó una resolución que expresaba el deseo de la Conferencia de que, sobre la base de la "CLC", se elaborase un plan de compensación adicional y que tuviese en cuenta como fundamento los principios de que las víctimas sean total y adecuadamente compensadas y de que los dueños de buques sean exonerados del gravamen financiero adicional impuesto por la "CLC". En 1971 se aprobó una Convención basada en estos principios.

De esta resolución y de su implementación se deduce que la Convención de Fondos tiene dos objetivos principales:

- a) Pago de Compensación Adicional a las Víctimas del daño de la Contaminación por petróleo;
- b) Pago de indemnización a los dueños de buques responsables según la "CLC".

Los fondos necesarios para el cumplimiento de estas funciones son cobrados a las personas que reciban petróleo en los Estados contratantes. El cobro y la administración de estos fondos y el arreglo de las reclamaciones se hacen por intermedio del Fondo Internacional para la Compensación por Contaminación por petróleo, Fondo este que tiene sus oficinas principales en Londres.

Como la Convención del Fondo es suplementaria de la "CLC", únicamente los Estados partes de la "CLC" pueden convertirse en partes de la Convención del Fondo.

El Fondo tiene actualmente 21 miembros.

3.2.1 Compensación Adicional por daños de Contaminación por Petróleo. El Fondo paga la compensación adicional con respecto al daño de contaminación, inclusive medidas preventivas tomadas para impedir o minimizar dicho daño causado en el territorio de un Estado contratante a la Convención del Fondo. El paga:

- a) Si no hay responsabilidad de los daños según

la Convención de responsabilidad, por ejemplo, porque el dueño puede invocar una de las excepciones del artículo III de la "CLC"; o

- b) Porque el dueño es incapaz de cumplir sus obligaciones según la Convención y la garantía financiera no cubre o no es suficiente para satisfacer reclamaciones según la "CLC"; o
- c) Si el daño excede de los límites según la "CLC"; este es el caso más frecuente en el cual el Fondo se convierte en responsable.

El Fondo es exonerado de su obligación únicamente si comprueba que el daño se originó de un acto de guerra u otras hostilidades o si el reclamante no puede comprobar que el daño se originó de un incidente que implica un buque o varios buques. La obligación del Fondo de la "IO PC" en aquellos casos en los cuales no hay responsabilidad del dueño del buque, según la "CLC", parece que no es un caso muy práctico, pero los otros dos casos (b y c anteriores) son de gran importancia. Los buque-tanques que transportan menos de 2,000 toneladas de petróleo a granel como carga no están obligados a tener cobertura de seguridad, de manera que puede presentarse la situación de que un dueño de un buque pequeño no solamente no tenga cobertura de seguro, sino también que esté económicamente incapacitado para cumplir sus obligaciones según la "CLC" si su buque queda implicado en un incidente y haya habido una pérdida total después de ese incidente. La experiencia demuestra que la responsabilidad de los buques pequeños según la "CLC" es muy a menudo insuficiente para pagar el daño por contaminación causado por dichos buques. La cobertura adicional dispuesta por la Convención del Fondo en estos casos es necesaria para compensar total y adecuadamente el daño de la contaminación. El Fondo dispone una compensación hasta por una cuantía de 675'000,000 (seis cientos setenta y cinco millones de francos) (inclusive la responsabilidad del dueño del buque, si la hubiere). Por decisión de la Asamblea del Fondo, esta suma puede elevarse hasta una cuantía de 900'000,000 (novecientos millones de francos). Parece que esta cuantía habría sido suficiente para pagar el daño por la contaminación de todos los incidentes de los buque-tanques que han acontecido hasta el presente (con excepción tal vez, el "Amoco Cadiz" sic, en el cual no hay identificación todavía de la cantidad del daño por contaminación).

- 3.2.2 Indemnización al dueño del buque. Según el artículo V de la Convención del Fondo, éste le paga a un dueño de buque, que haya sido considerado responsable según la "CLC", una cuantía de 500 francos por cada tonelada del tonelaje del buque o también 85'000,000 (ochenta y cinco millones de francos), lo que sea menor. Esto significa que el Fondo exonera al dueño de una parte de su responsabilidad según la "CLC", que se encuentra entre el 25% y el 40%.

El Fondo queda exonerado de sus obligaciones de pagar indemnización al dueño del buque si puede comprobar que de resultas de la falta o confidencia efectiva del dueño, el buque que causó el incidente no cumplió cuatro convenciones internacionales, a saber:

- La Convención Internacional para la Prevención de Contaminación del mar por Petróleo de 1964, con sus enmiendas introducidas en 1962;
- La Convención de SOLAS de 1960;
- La Convención de Líneas de Fletación de 1966; y,
- Los Reglamentos Internacionales para prevenir las colisiones en el mar de 1960.

La Convención del Fondo contiene disposiciones para reemplazar estas Convenciones mediante nuevos instrumentos que han entrado en vigencia o entrarán en vigencia posteriormente. La Convención de SOLAS (1960) y la Convención de Prevención de Colisión de 1960 ya han sido reemplazadas por las nuevas convenciones de 1974 y 1972, respectivamente.

Jurisdicción

Para hacer que las disposiciones sustantivas de la Convención del Fondo sean operacionales y para evitar conflictos con los procedimientos previstos en la "CLC", de 1969, la Convención del Fondo contiene disposiciones específicas sobre jurisdicción. Es importante que el Artículo VII, párrafo I, de la Convención del Fondo disponga que las acciones contra el Fondo por compensación o indemnización deberán ser entabladas únicamente ante un tribunal competente según la "CLC" con respecto a acciones contra el dueño.

Esta disposición garantiza que no habrá decisiones en conflicto en cuanto a la responsabilidad del Fondo y del dueño.

3.2.3 Contribuciones de la IOPC.

El Fondo de la IOPC es financiado por contribuciones que deben ser pagadas por todas las personas que reciban petróleo crudo o petróleo combustible pesado en el territorio de un Estado contratante después del envío marítimo.

El petróleo se toma en cuenta para finalidades de contribución cada vez que es desembarcado en puertos o instalaciones terminales haciendo caso omiso del lugar donde fue cargado. No es del caso que el petróleo venga de otro Estado, que se transfiera de un puerto a otro en el mismo Estado o que esté siendo desembarcado después de la producción fuera de la costa.

Las personas son responsables de contribuciones si han recibido más de 150,000 toneladas de petróleo en el año calendario pertinente para la contribución.

Hay dos clases diferentes de contribuciones según la Convención del Fondo, las contribuciones iniciales y las anuales.

Las Contribuciones Anuales deben pagarse por respecto a todos los Estados contratantes sobre la base de una cuantía fija sobre cada tonelada de petróleo recibido. La Asamblea del Fondo de la IOPC ha decidido que esta cuantía fija sea de 0.047198 francos (0.4 centavos de dólar americano) por tonelada. Las contribuciones anuales serán recogidas si el capital de explotación del Fondo es inferior a una cuantía razonablemente necesaria para atender los gastos administrativos y las reclamaciones previstas. Serán recolectadas de acuerdo con decisiones que han de ser tomadas por el Comité Ejecutivo o por la Asamblea del Fondo.

Los pagos de las contribuciones deberán hacerse directamente al Fondo de la IOPC. Los Gobiernos están interesados en las contribuciones sólo hasta donde ellos tengan que enviar anualmente al Director del Fondo una lista que contenga los nombres de las personas que hayan recibido petróleo en el año calendario precedente y las cantidades de petróleo recibido.

3.2.4 Organización del Fondo de la IOPC.

La Organización del Fondo comprende una Asamblea que consta de todos los Estados contratantes, de un Comité ejecutivo que esta integrado actual -

mente por siete (7) miembros, un director y un secretario. El Fondo tiene su Oficina Principal en Londres.

3.2.5 Procedimiento de Reclamaciones.

Los reglamentos internos del Fondo contienen disposiciones detalladas referentes al arreglo de reclamaciones. El Fondo de la IOPC coopera muy íntimamente con los aseguradores del dueño del buque - los Clubes P e I - en la negociación y arreglo de reclamaciones, de manera que los reglamentos tienen prácticamente que tratar únicamente con una contraparte que represente al asegurador y al Fondo.

Hasta la fecha el Fondo tiene 21 miembros: Argelia, Bahamas, Dinamarca, Francia, Finlandia, República Federal de Alemania, Ghana, Islandia, Indonesia, Italia, Liberia, Japón, Mónaco, Noruega, Papua Nueva Guinea, Suecia, República Árabe Siria, Túnez, Tuvalu, Reino Unido (y Hong Kong) y Yugoslavia.

4. LOS PLANES VOLUNTARIOS DE LA INDUSTRIA

4.1 Introducción

Los planes de la industria se adoptaron cuando las correspondientes Convenciones Internacionales se negociaron. Por lo tanto "TOVALOP" data desde 1969 y "CRISTAL" de 1971. Ambos acuerdos intentan tener soluciones interinas hasta la época en que las Convenciones Internacionales tengan aplicación mundial y no exista la necesidad para que los planes privados llenen las brechas geográficas dejadas por las Convenciones. Aunque la justa difusión pertinente a "CLC" con los 45 Estados miembros por ningún medio es aplicable universalmente y especialmente la Convención del Fondo, con sólo 20 miembros es mucho menos aplicable mundialmente, no es demasiado arriesgado decir que existen buenas perspectivas por un período largo tanto para "TOVALOP" como para "CRISTAL" aunque los dos planes prevén que habrá una revisión después del 1º de junio de 1981 en cuanto a si los planes deben continuar. Ambos planes se administran en Londres.

Como se dijo antes, los planes de la industria se reflejan hasta un gran alcance a las convenciones. Las principales diferencias son las siguientes:

4.2 Tovalop

Es un acuerdo voluntario entre los dueños de los buque -

tanques para mantener cierta responsabilidad del daño de contaminación por petróleo.

Tovalop, según se revisó con vigencia de junio 1º de 1978, tiene como aparece en el siguiente cuadro, unas limitaciones de cifras ligeramente menores.

COMPARACION DE LIMITES SEGUN "CLC/FONDO/TOVALOP/CRISTAL/", CIFRAS EN DOLARES AMERICANOS, CONVERSION PARA "CLC" Y FONDO CON FECHA 1 DE SETIEMBRE DE 1980 - CIFRAS REDONDEADAS -

	CLC	TOVALOP	FONDO	CRISTAL
Límite por ton. de buque	175.5	160	-	-
Límite más alto del propietario	millón 18.5	16.8 millón	-	-
Máxima compensación según los planes complementarios	-	-	millón 59	millón 36

En varios aspectos TOVALOP va más allá de la "CLC".

Primero que todo TOVALOP incluye en sus convenciones fletadores de buques desocupados y por esta razón soluciona un problema existente según la "CLC".

Aún más, TOVALOP incluye en su ámbito la contaminación que surja del petróleo de las carboneras de los buques-tanques no descargados. TOVALOP dispone que las medidas preventivas de pre-derramamientos estén contempladas en el acuerdo. Esta es una distinción de importancia muy práctica.

La definición de "petróleo" está más clara que en "CLC" puesto que se refiere explícitamente a los aceites de hidrocarburos minerales, mientras que la "CLC" incluye el aceite de ballena y no menciona si los aceites diferentes a los aceites hidrocarburos minerales y el aceite de ballena están contemplados o no. Sin embargo según la "CLC" la interpretación del término, debería traer los mismos resultados que según el acuerdo de TOVALOP.

El reglamento IV, parágrafo B, sub-parágrafo a, dispone que no hay responsabilidad por los daños de contaminación según TOVALOP "si el incidente causó daño de contaminación en cualquier lugar del mundo, para cualquier parte del cual la responsabilidad se impone según los términos de la Convención de responsabilidad..." Esta cláusula evita que el propietario tenga que enfrentarse a una doble responsa

bilidad según la "CLC" y TOVALOP, si un incidente causó daños de contaminación a un Estado parte de la "CLC" y al mismo tiempo a otro Estado que no es miembro de la "CLC". Sin embargo, esta disposición en el acuerdo TOVALOP no impide al dueño que sea responsable según la "CLC" en un Estado y según la ley nacional en otro Estado. Casos con este tipo de complicaciones tienen una importancia práctica muy grande.

TOVALOP impone a sus miembros una obligación de un pronto arreglo del reclamo y de hacer sus mejores esfuerzos para tomar las medidas preventivas y medidas de supresión de amenazas que sean prácticas y apropiadas de acuerdo con las circunstancias. Las partes del TOVALOP son dueñas de casi el 97% del tonelaje de los buques-tanques en el mundo.

4.3 Cristal

CRISTAL es responsable del perjuicio por contaminación si el petróleo involucrado es de propiedad de una compañía petrolera parte de CRISTAL y si el buque tanque, del cual escapó el petróleo, estaba contemplado en TOVALOP. El significado de propiedad está definido en el contrato. Las cuotas a CRISTAL son pagadas por los dueños, de acuerdo con un sistema similar al de la Convención del Fondo (incluyendo convocatorias periódicas).

CRISTAL compensa e indemniza los daños de contaminación por petróleo excluyendo las excepciones que son idénticas a las que aplica la "CLC". Sin embargo, la compensación se paga a las personas solamente si ellas y hasta donde ellas no han podido, después de haber empleado todos los procedimientos legales y agotado los medios disponibles, obtener la compensación completa, por el daño de contaminación, del dueño del buque-tanque, cualquier otra persona o buque responsable del mismo y cualquier otra fuente de compensación disponible, inclusive un Fondo establecido y mantenido por medio de contribuciones de las compañías petroleras. Como TOVALOP, CRISTAL, también compensa en lo que respecta a medidas de supresión de amenazas.

La obligación de CRISTAL está limitada a 36'000,000 (incluyendo la obligación del propietario del buque-tanque según la "CLC" o TOVALOP. Esto es considerablemente menos que el monto pagable según la Convención del Fondo. La indemnización al propietario es pagada en una cantidad de \$ 40 por tonelada del tonelaje del buque-tanque o 6.8 millones lo que sea menor. La indemnización pagadera por CRISTAL fluctúa, por lo tanto, del 25% al 40% sobre la obligación del propietario.

ANEXOINFORMACION GENERAL SOBRE EL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS CAUSADOS POR CONTAMINACION DE HIDROCARBUROS

El Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (el Fondo) fue creado el 16 de octubre de 1978. Está basado en el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por la Contaminación de hidrocarburos (Convenio del Fondo). Este Convenio fue adoptado en una Conferencia en Bruselas el 18 de diciembre de 1971 como suplementario al Convenio Internacional de Responsabilidad Civil por daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Responsabilidad). Ambos Convenios constituyen la legislación internacional para la indemnización por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

Convenio de Responsabilidad y Convenio del Fondo

El Convenio Internacional de Responsabilidad Civil por daños causados por la Contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Responsabilidad), establece estricta responsabilidad por daños causados por contaminación para el armador de un barco de alta mar que lleve hidrocarburos a granel como carga. El Convenio define "daños por contaminación" como "pérdida o daños causados fuera del barco que transporte los hidrocarburos por la contaminación resultante de derrames o descargas procedentes del barco, dondequiera que ocurran tales derrames o descargas, e incluye el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños causados por tales medidas preventivas".

"Hidrocarburos" según lo define el Convenio de Responsabilidad es solamente petróleo persistente (crudo y fuel-oil).

El armador sólo queda exento de esta responsabilidad en casos excepcionales; por ejemplo, si presenta pruebas de que el daño es consecuencia de un acto bélico, un caso fortuito, o fue causado por un acto u omisión intencional de terceros, o por un acto de negligencia de las autoridades responsables del mantenimiento de las ayudas de navegación.

Bajo el Convenio de Responsabilidad el armador tiene derecho a limitar su responsabilidad a una cantidad de 2000 francos por cada tonelada de tonelaje del barco, no excediendo el monto total

la cantidad de 210 millones de francos (1).

El Convenio del Fondo de 1971 es suplementario al Convenio de Responsabilidad de 1969. Tiene un doble propósito:

Primeramente, el Convenio del Fondo aumenta la indemnización disponible para las víctimas bajo el Convenio de Responsabilidad; es un esquema mediante el cual el total de indemnización pagadero en relación a un incidente es aumentado a una cantidad mayor. Esta cantidad (incluyendo la responsabilidad del armador) era originalmente de 450 millones de francos y posteriormente fue aumentada a 675 millones de francos en la segunda sesión de la Asamblea del Fondo en abril de 1979. Además, el Fondo pagará indemnización en los casos en que no haya responsabilidad por parte del armador bajo el Convenio de Responsabilidad o cuando el armador no cuente con recursos económicos para hacer frente a sus obligaciones bajo el Convenio de Responsabilidad. El Fondo sólo queda exento de responsabilidad si el daño por contaminación es consecuencia de un acto bélico o es el resultado de hidrocarburo que haya escapado o haya sido descargado por un barco de guerra o un barco operado por una entidad gubernamental en actividades no comerciales.

En segundo término, el Convenio del Fondo provee indemnización a los armadores que son responsables por un incidente bajo el Convenio de Responsabilidad. Se indemniza al armador por aquella porción de la cantidad total de su responsabilidad que sea en exceso del monto equivalente a 1.500 francos por cada tone-

(1) El término "franco" se define en el Convenio como una unidad consistente en sesenta y cinco y medio miligramos de oro de una pureza milesimal de novecientos. El método de conversión de esta unidad a monedas de curso legal aplicadas por el Fondo en virtud de sus REGLAMENTOS INTERNOS, se rige por el PROTOCOLO del Convenio de Responsabilidad adoptado en la Conferencia diplomática de 1976. De acuerdo con esto, 15 francos oro equivalen a 1 Derecho Especial de Giro, cuya conversión a monedas de curso legal se calcula según el método aplicado por el Fondo Monetario Internacional. Para el 4 de junio de 1979 el valor de las cifras mencionadas en el Convenio de Responsabilidad y en el Convenio del Fondo era el siguiente:

Francos Poincaré	US Dólares (en base a una Tasa de Cambio de US \$ a DEG al 4 de junio de 1979 = 1,26925)
------------------	--

1 500	126,925
2 000	169,233
125 000 000	10 577 083
210 000 000	17 769 500
450 000 000	38 077 500
675 000 000	57 116 250
900 000 000	76 155 000

lada de tonelaje del barco, o por un monto de 125 millones de francos, cualquiera que sea la cantidad menor. Sin embargo, el Fondo queda total o parcialmente exonerado de esta obligación hacia el armador si se comprabare que como resultado de la culpa real o de información mantenida en secreto por el armador, el barco causante del daño por contaminación no cumplía con los requisitos de los Convenios internacionales enumerados en el Convenio del Fondo y el incidente o daño es consecuencia de dicho incumplimiento.

El alcance geográfico del Convenio del Fondo y sus definiciones son iguales al contenido bajo el Convenio de Responsabilidad. Por lo tanto, por ejemplo, no es aplicable a incidentes de tanques descargados o incidentes que sólo causen daños en alta mar donde no se han tomado medidas preventivas para proteger el mar territorial.

Donde sea aplicable, el Convenio del Fondo reemplaza a CRISTAL, un esquema voluntario creado por la industria petrolera con miras a proporcionar indemnización adicional a la responsabilidad del armador.

Reclamaciones

Las reclamaciones al Fondo podrán ser efectuadas directamente por particulares. En lo posible las reclamaciones deberán contener los siguientes detalles:

- a) nombre y dirección del reclamante y de su representante, si lo hubiere;
- b) identidad del barco involucrado en el incidente;
- c) fecha, lugar y detalles específicos del incidente;
- d) tipo de daño causado por la contaminación y el lugar en que ocurrió;
- e) monto de la reclamación.

Los Reglamentos Internos del Fondo conceden al Director del Fondo autoridad para efectuar arreglos hasta un monto de 25 millones de francos sin necesidad de solicitar aprobación previa de la Asamblea o del Comité Ejecutivo. En casos excepcionales el Director podrá efectuar pagos provisionales a las víctimas si en su opinión esto es necesario a fin de mitigar problemas financieros.

Contribuciones al Fondo

El Fondo es financiado por contribuciones que deben ser pagadas por todas las personas que reciben crudos o combustible pesado dentro del territorio de los Estados Contratantes. Este petróleo se denomina "hidrocarburos sujetos a contribución". El término "recibido", el cual no está definido en el Convenio, se refiere al recibo en los depósitos o almacenamiento inmediatamente después de su transporte por mar. El petróleo es contado para propósitos de contribución cada vez que es descargado en las instalaciones de puertos y terminales, sin tomar en cuenta el lugar donde fue cargado. No im-

porta que el petróleo haya venido de otro Estado, esté siendo transferido de un puerto a otro en el mismo Estado, o esté siendo descargado de producción costafuera. Tiene que ser igualmente incluido si el petróleo está siendo recibido para trasbordo a otro puerto.

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

Las personas sólo tendrán que efectuar contribuciones si han recibido más de 150,000 toneladas métricas de hidrocarburos sujetos a contribución en el año civil en cuestión.

Existen dos clases diferentes de contribuciones bajo el Convenio: las contribuciones iniciales y las contribuciones anuales.

Las Contribuciones iniciales deberán ser pagadas con respecto a todos los Estados Contratantes dentro de los tres meses de la entrada en vigencia del Convenio para dicho Estado, en base a una cantidad fija sobre cada tonelada recibida de hidrocarburos sujetos a contribución. Según resolución tomada por la Asamblea del Fondo en su primera sesión en noviembre de 1978, esta cantidad es de 0,04718 francos (oro) por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución.

Las contribuciones anuales serán recaudadas si el capital de trabajo desciende a un monto por debajo de la cantidad que razonablemente se requiere para hacer frente a los gastos administrativos y reclamaciones que se anticipan. Sólo pueden ser recaudadas por decisión de la Asamblea del Fondo o del Comité Ejecutivo. Las contribuciones están basadas en las cantidades recibidas de hidrocarburos sujetos a contribución durante el año anterior al año en que se recauden las contribuciones.

Las contribuciones anuales a ser recaudadas por incidentes en que el monto total de la reclamación excede de 15 millones de francos estarían basadas en los volúmenes recibidos durante el año civil anterior al año en que ocurrió el incidente en cuestión. Estas serán utilizadas exclusivamente para el propósito de cancelar las reclamaciones que surjan de dicho incidente.

Las solicitudes de pagos de contribuciones son hechas por el Director del Fondo a las partes responsables de efectuarlas. Los pagos deberán efectuarse directamente al Fondo. Sin embargo, cada Estado Contratante tiene la opción de asumir las responsabilidades de las personas que deben cumplir con las obligaciones contenidas en este Convenio. En este caso las facturas son enviadas a las autoridades competentes en dicho Estado y deberán ser pagadas por éstas.

Organización

La organización del Fondo está compuesta por una Asamblea integrada por todos los Estados Contratantes, un Comité Ejecutivo que consiste en la actualidad de siete Miembros, un Director y una Secretaría. El Fondo tiene su sede en Londres con dirección en:

International Oil Pollution Compensation Fund
1-4 Yarmouth Place
London W1Y 7DW

LA PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO EN LA III
CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR

Dr. José Antonio de Yturriaga Barberán (*)

I) PROCESO DE ELABORACION DE LAS NORMAS SOBRE PROTECCION Y PRESER-
VACION DEL MEDIO MARINO

A.- Comisión de Fondos Marinos

En su resolución 2750 C (XXV), de 17 de diciembre de 1970, la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió convocar en 1973 una Conferencia sobre Derecho del Mar para que se ocupara de una serie de temas, entre los que se encontraba la "protección del medio marino". A estos efectos, encargó a la Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional que preparara "un proyecto de artículos de tratado". (1)

Entre 1971 y 1973 la Comisión de Fondos Marinos celebró seis períodos de sesiones. La Comisión decidió constituir tres Subcomisiones, a la tercera de las cuales encomendó la labor de "considerar la preservación del medio marino (incluida, entre otras cosas, la prevención de la contaminación) y la investigación científica, y preparar proyectos de artículos de tratado al respecto" (2). Fue elegido Presidente de la III Subcomisión el Embajador Yan kov (Bulgaria).

La Comisión elaboró una "Lista de Temas y Cuestiones relacionadas con el Derecho del Mar", cuyo Capítulo 12 es

(*) Dr. en Derecho. Ministro Plenipotenciario.

Jefe del Departamento Jurídico del Ministerio de RR.EE. de España

(1) Apartados 2 y 6 de la Resolución 2750 C (XXV) de la Asamblea General. José A. de Yturriaga.- "La revisión del Derecho del Mar: una perspectiva española. Textos y Documentos". Madrid, 1974. Vol. II (2) (p. 317).

(2) Informe de la Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional. Doc. A/8421. Nueva York, 1971 (pp. 5-6). Ver José Cuenca.- "Antecedentes y preparación de la Conferencia sobre Derecho del Mar". En "La revisión del Derecho del Mar: una perspectiva española". Madrid, 1974. Vol. I (1) (pp. 35-67)

tablecía lo siguiente: "Preservación del Medio Marino: 1.- Fuentes de contaminación y otros peligros y medidas para combatirlos; 2.- Medidas para preservar el equilibrio ecológico del medio marino; 3.- Obligaciones y responsabilidad en relación con los daños al medio marino y al Estado ribereño; 4.- Derecho y deberes del Estado ribereño; 5.- Cooperación internacional". (3)

Tras un debate general sobre el tema, se presentaron numerosas propuestas, especialmente en lo relativo a la contaminación causada por buques. Con excepción del proyecto de Malta - que se integraba dentro de una perspectiva unitaria de los espacios marinos y en la regulación de los mismos por una poderosa institución internacional de los océanos-, las propuestas presentadas pueden agruparse en torno a tres posturas básicas: predominio de la ley del pabellón, concepción zonal radical y concepción zonal moderada. (4)

1.- Predominio de la ley del pabellón

Fue la tesis mantenida por las grandes potencias marítimas, tanto capitalistas como socialistas. Consagra la competencia cuasi exclusiva del Estado del pabellón, niega jurisdicción al Estado ribereño fuera de sus aguas interiores y su mar territorial y preconiza la aplicación exclusiva de normas internacionales. En este sentido presentaron propuestas las delegaciones de Estados Unidos, la URSS y Noruega.

En un documento de trabajo sobre "Competencia para establecer normas de prevención de la contaminación originada por los buques", los Estados Unidos mantenían que "para una protección eficaz de todo el medio marino se requieren exclusivamente normas internacionales" (5). La propuesta soviética excluye el mar territorial del ámbito de aplicación del Convenio y destaca la "necesidad de prever y asegurar la libertad de navegación y pesca en la alta mar" (6). La más completa de estas propuestas es la noruega,

-
- (3) Capítulo 12 de la "Lista de temas y cuestiones relacionadas con el Derecho del Mar". Op.cit. en la Nota 1 Vol.II(2) (p.363)
- (4) Doc. A/AC.138/SC/III/L.33, de 16 de marzo de 1973. Ver José A. de Yturriaga.- "Preservación del medio marino: una perspectiva global". Op.cit. en la Nota 2 Vol.I(2) (pp.418-423).
- (5) Doc. A/AC.138/SC.III/L.36, de 2 de abril de 1973.
- (6) Artículos 1 y 7 de la propuesta soviética. Doc.A/AC.138/SC.III/L.32, de 15 de marzo de 1973.

que señala que "los Estados velarán para que los buques de su matrícula observen las normas convenidas internacionalmente" y adoptarán las medidas necesarias para impedir la contaminación del medio marino, cualquiera que sea su fuente de procedencia; con respecto a las fuentes terrestres, dichas medidas "tendrán en cuenta las normas internacionales que puedan elaborarse", mientras que, respecto a las fuentes marinas, "se ajustarán a las normas internacionales generalmente aceptadas". (7)

Dentro de este grupo cabe incluir las propuestas de Estados Unidos y Países Bajos tendientes a reconocer la competencia universal del Estado del puerto, con carácter complementario a la de la ley del pabellón. Los Estados Unidos propugnaron la competencia exclusiva de la OCMI para establecer normas internacionales en materia de contaminación procedente de buques, mientras que el nuevo organismo que proponían habría de ser "principalmente responsable de establecer las normas internacionales con respecto a la contaminación de los fondos marinos"; la propuesta norteamericana limitaba la aplicación de las normas internacionales en materia de contaminación causada por buques al Estado del pabellón o al Estado del puerto, "independientemente del lugar en que se haya producido la violación" (8). Los Países Bajos elaboraron con más precisión este concepto de la jurisdicción universal del Estado del puerto en su propuesta sobre "medidas represivas por infracción de las disposiciones internacionales relativas a la prevención de la contaminación del mar originada por buques". (9)

2.- Concepción zonal radical

Mantuvieron esta tesis una mayoría de los países del Tercer Mundo, que pretendían que se reconociera al Estado ribereño amplias competencias en zonas adyacentes a su mar territorial hasta un límite de 200 millas. En esta línea se situaban las propuestas presentadas por Kenya y cinco países iberoamericanos (Ecuador, El Salvador, Panamá, Perú y Uruguay). La primera reconocía que "los Estados ribereños tienen

(7) Artículos III-3, IX y XVII de la propuesta noruega. Doc.A/AC.138/SC.III/L.43, de 19 de julio de 1973.

(8) Artículos III, IV y VII de la propuesta estadounidense. Doc. A/AC.138/SC.III/L.40, de 13 de julio de 1973.

(9) Doc. A/AC.138/SC.III/L.48, de 10 de agosto de 1973.

derecho a establecer una zona de control de la contaminación del medio marino, dentro de la cual ejercerán su jurisdicción para controlar las actividades con el fin de impedir o reducir los daños del medio marino" (10). Conforme a la segunda, "corresponde al Estado ribereño dictar las medidas necesarias para la preservación del medio marino dentro de los límites de su soberanía y jurisdicción nacional". (11)

3.- Concepción zonal moderada

Esta posición fue mantenida por los países de la Commonwealth blanca y algunos Estados iberoamericanos y europeos (especialmente España). Cabe mencionar como principal inspirador de esta tesis a Canadá, quién ya en 1972 presentó un documento de trabajo sobre la preservación del medio marino (12) y al año siguiente un proyecto de artículos de una Convención Global sobre Contaminación del Medio Marino. Conforme a esta propuesta, "los Estados podrán ejecutar las medidas adoptadas en cumplimiento de esta Convención para la protección y preservación del medio marino dentro de los límites de su jurisdicción nacional, incluidas las zonas de protección ambiental adyacentes a su mar territorial". (13)

En esta misma línea se hallaba la propuesta de "Principios sobre preservación del medio marino" presentada por Australia, que preveía el derecho de los Estados ribereños a "adoptar todas las medidas razonables que sean necesarias para controlar las actividades que se realicen en una amplia zona adyacente a sus costas, a fin de prevenir o reducir al mínimo los daños al medio marino" (14). En esta misma perspectiva cabe situar la propuesta de Francia relativa a los derechos que puede ejercer el Estado ribereño para luchar contra la contaminación marina que pueda "vul^{ner}nerar los intereses económicos y turísticos de dicho Estado en una zona de X millas, calculadas a partir de las líneas de base que sirven para medir la anchura del mar territorial"; en dicha zona los Estados

- (11) Párrafo 8 de la propuesta ibero-americana. Doc. A/AC.138/SC. III/L.47, de 20 de julio de 1973.
- (12) Doc. A/AC.138/SC.III/L.26, de 21 de agosto de 1972.
- (13) Artículo 10 de la propuesta canadiense. Doc. A/AC.138/SC. III/L.28, de 9 de marzo de 1973.
- (14) Principio f) de la propuesta australiana. Doc. A/AC.138/SC. III/L.27, de 6 de marzo de 1973.

podrían tomar las medidas adecuadas para sancionar las infracciones de una serie de Convenios internacionales. (15)

Esta tesis intermedia se plasmó en una propuesta sobre "enfoque básico por zonas", copatrocinada por 18 países: Australia, Canadá, Colombia, Egipto, España, Fiji, Filipinas, Ghana, Indonesia, Irán, Islandia, Jamaica, Kenya, Méjico, Nueva Zelanda, Pakistán, Tanzania y Trinidad-Tobago. Conforme a ella, "los Estados ribereños podrán dictar o adoptar y hacer aplicar medidas encaminadas a evitar la contaminación marina por buques en áreas adyacentes al mar territorial comprendidas en su jurisdicción". Este enfoque no prejuzgaba la extensión de la zona en cuestión, ni la naturaleza de la jurisdicción que el Estado ribereño podía ejercer sobre la misma, añadiéndose que "la jurisdicción del Estado ribereño, lejos de excluir la jurisdicción del Estado del pabellón, podrá ejercerse conjuntamente con ésta". (16)

Para completar esta sucinta presentación de las propuestas presentadas ante la Comisión de Fondos Marinos, hay que mencionar la propuesta japonesa sobre las "medidas que pueden adoptar los Estados ribereños para hacer observar las disposiciones destinadas a luchar contra la contaminación marina" (17) y el proyecto de artículos sobre "responsabilidad y obligaciones" presentado por Trinidad-Tobago. (18)

Se constituyó un Grupo de Trabajo que examinó las distintas propuestas presentadas y elaboró una serie de proyectos de artículos relativos a obligaciones básicas, obligaciones especiales, cooperación internacional, asistencia técnica y vigilancia. Más, en cuanto se abordaron temas de mayor entidad, tales como la adopción y ejecución de normas, la disparidad de posiciones hizo imposible todo acuerdo. El Grupo se limitó a elaborar seis textos alternativos sobre la adopción de normas relativas a la contaminación causada por la utilización de los fondos marinos y a la

-
- (15) Artículos 1, 2 y 4 de la propuesta francesa. Doc.A/AC.138/SC.III/L.46, de 20 de julio de 1973.
 - (16) Documento de Trabajo sobre "Aplicación por el Estado ribereño de medidas de prevención de la contaminación causada por buques". Doc.A/AC.138/SC.III/L.56, de 22 de agosto de 1973.
 - (17) Doc.A/AC.136/SC.III/L.49, de 13 de agosto de 1973.
 - (18) Doc.A/AC.138/SC.III/L.54, de 15 de agosto de 1973.

procedente de buques (19). En cuanto a la ejecución de tales normas, ni siquiera se pudo llegar a un acuerdo para la mera transcripción de las diversas te sis en presencia. (20)

.- III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar

1.- Debate General y organización de los trabajos

La I sesión de la Conferencia, celebrada en Nueva York del 3 al 15 de Diciembre de 1973, se dedicó exclusivamente a problemas procesales de organización de los trabajos de la Conferencia. La II sesión se celebró en Caracas del 20 de junio al 28 de agosto de 1974. La Conferencia decidió mantener la organización adoptada por la Comisión de Fondos Marinos en cuanto a su estructura, con la única diferencia que las Sub comisiones pasaron a denominarse Comisiones. El Emba jador Yankov fue mantenido como Presidente de la III Comisión, encargada del tema de protección y preservación del medio marino. (21)

La Comisión celebró un breve debate general sobre los temas encomendados a ella, durante el cual se presentaron una serie de propuestas o se reiteraron las que habían sido anteriormente presentadas ante la Comisión de Fondos Marinos. Se crearon dos Grupos de Trabajo para que celebraran "reuniones informales de negociación y redacción" sobre preservación del medio marino y sobre investigación científica y transmisión de tecnología respectivamente, el primero de los cuales fue presidido por el Sr. Vallarta (Méjico) (22). El método de trabajo adoptado era sumamente flexible e informal. Las reuniones oficiales de la Comi sión, una vez terminado el debate general (al que se dedicaron doce reuniones), se redujeron al mínimo. El Grupo de Trabajo se reunía alternativamente en plenario (aunque sin actas) para una primera discusión de los distintos temas, y luego se constituían grupos

(19) Doc.A/AC.138/96, de 21 de agosto de 1973 (pp.16-31).

(20) José A. de Yturriaga. Op.cit. en la Nota 4 (p.423).

(21) Organización del II período de sesiones de la Conferencia y asignación de temas. Documentos Oficiales de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Nueva York, 1975. Vol.III (pp.67-69).

(22) Organización de los trabajos de la III Comisión. Op.cit.en la Nota 21. Vol.II (pp.343-345).

el oportuno procedimiento al Estado ribereño o al del puerto. (24)

La propuesta alemana sobre "aplicación de la reglamentación referente a la protección del medio marino contra la contaminación originada por buques" parte asimismo de la competencia primaria del Estado del pabellón, pero admite la competencia del Estado ribereño para enjuiciar cuando el buque extranjero haya cometido una infracción en las aguas interiores o el mar territorial de ese Estado, y para inspeccionar al buque cuando la infracción se haya cometido "en la alta mar, en las cercanías de los mares territoriales de los Estados ribereños", y como consecuencia de la misma se produzca "una contaminación considerable de la que cabe razonablemente esperar que resulten consecuencias nocivas para el medio marino". (25)

La posición zonal radical se plasmó en una nueva propuesta de Kenya sobre "la preservación y la protección del medio marino", en la que además se reconocía a la futura Autoridad Internacional de los Fondos Marinos competencia en materia de contaminación fuera de los límites de la jurisdicción nacional, tanto en los fondos marinos como en las aguas suprayacentes. (26)

Por último, la tesis zonal moderada quedó recogida en una propuesta conjunta de Canadá, España, Fiji, Filipinas, Ghana, Guyana, India, Irán, Islandia y Nueva Zelanda sobre "enfoque por zonas de la preservación del medio marino". La propuesta cubre todas las fuentes de contaminación del medio marino ("atmosféricas, terrestres, marinas o de cualquier otra índole") y prevé la competencia del Estado ribereño para establecer en su zona económica leyes y reglamentos para proteger y preservar el medio marino. El Estado ribereño tendrá asimismo competencia para ejecutar en la zona económica tales disposiciones

-
- (24) Artículos 2, 3, 4 y 6 de la propuesta griega. Doc.A/CONF.62/C.3/L.4, de 23 de julio de 1974. Op.cit. en la Nota 21. Vol. III (pp.282-283).
- (25) Artículos 2-3 y 4-1 de la propuesta alemana. Doc.A/CONF.62/C.3/L.6, de 31 de julio de 1974. Op.cit. en la Nota 21. Vol. III (pp.285-286).
- (26) Artículos 2 y 8 de la propuesta keniana. Doc.A/CONF.62/C.3/L.2, de 23 de julio de 1974. Op.cit. en la Nota 21. Vol.III (pp.279-280).

que, en el caso de la contaminación de origen terrestre o causada por actividades en los fondos marinos, "tendrán en cuenta las reglas y normas internacionalmente convenidas" y, en el caso de la contaminación causada por buques, "se ajustarán a las reglas y normas convenidas internacionlamente". (27)

Para completar el cuadro de propuestas presentadas, hay que mencionar el proyecto israelita sobre "la aplicación de las disposiciones relativas a la protección del medio marino", que contiene tan sólo un par de artículos sobre sanción de los delitos y pruebas documentales (28), y el documento de trabajo noruego sobre "preservación del medio marino", en el que se propugna la prohibición de las actividades que "puedan causar cambios perjudiciales de importancia y magnitud considerables en el estado natural del medio marino". (29)

La labor de la Comisión III quedó reflejada en un documento sobre "Resultados de la consideración de las propuestas y enmiendas relativas a la preservación del medio marino", que contiene una serie de propuestas de artículos (algunas con distintas variantes) sobre los temas negociados. (30)

2.- Texto Unico Oficioso para Fines de Negociación

Durante la III sesión de la Conferencia, celebrada en Ginebra del 17 de marzo al 9 de mayo de 1975, se continuó con el mismo sistema de trabajo que en la sesión de Caracas. La principal innovación fue que al término de la sesión, los Presidentes de las Comisiones presentaron un "Texto Unico Oficioso para Fines de Negociación" (TUOFN) (31) en el que se ofre

-
- (27) Artículos 3, 6 y 7 de la propuesta conjunta. Doc.A/CONF.62/C.3/L.6, de 31 de julio de 1974. Op.cit. en la Nota 21. Vol. III (pp.284-285).
- (28) Doc.A/CONF/62/C.3/L.5, de 29 de julio de 1974. Op.cit. en la Nota 21. Vol.III (p.283).
- (29) Doc. A/CONF.62/C.3/L.18, de 23 de agosto de 1974. Op.cit. en la Nota 21. Vol.III (p.303).
- (30) Doc.A/CONF.62/C.3/L.15, de 22 de agosto de 1974. Op.cit. en la Nota 21. Vol.III (pp.296-298).
- (31) Doc.A/CONF.62/WP.8, de 7 de mayo de 1975. Documentos Oficiales de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Nueva York, 1975. Vol.IV (pp.145-189).

cía un proyecto global de articulado sobre los distintos temas, incluida la preservación del medio marino (32). Pese a que en su introducción se dijera que se trataba de un texto de carácter oficioso, que "no prejuzgaría la posición de ninguna delegación ni constituiría un texto negociado o una transacción aceptada" y que no constituiría más que "una base para las negociaciones" (33), este texto tendría una importancia excepcional en la configuración del tema de la preservación del medio marino.

Durante la sesión se habían presentado una propuesta soviética, centrada fundamentalmente en la contaminación del mar territorial (34), y un proyecto griego sobre "la prevención de la contaminación producida por vertimiento" (35). Mayor importancia tuvo, sin embargo, la propuesta conjunta presentada por la RFA, la RDA, Bélgica, Bulgaria, Gran Bretaña, Dinamarca, Grecia, Países Bajos y Polonia sobre "la prevención, la reducción y el control de la contaminación marina". La propuesta contenía disposiciones sobre las distintas fuentes de contaminación (origen terrestre, actividades en los fondos marinos, buques, y vertimiento). En materia de contaminación por buques, desarrolla las facultades de ejecución de los Estados del pabellón y del puerto, reduciendo la competencia del Estado ribereño a la mera solicitud de información del presunto buque infractor "por radio o por otro medio de transmisión de señales". En cuanto a la contaminación por vertimiento, reduce la facultad de ejecución del Estado ribereño a "una zona de...millas marinas contadas a partir de la línea de base desde que se mide el mar territorial" (36). Esta propuesta fue en gran medida utilizada por el Presidente Yankov al elaborar el TUOFN.

El citado Texto recoge disposiciones sobre las que se había llegado a un cierto grado de acuerdo en las discusiones informales (disposiciones generales,

-
- (32) Doc.A/CONF.62/WP.8/PART III, de 7 de mayo de 1975. Op.cit. en la Nota 31 (pp.180-185).
- (33) Doc.cit. en la Nota 31 (p.145).
- (34) Doc.A/CONF.62/C.3/L.25, de 25 de marzo de 1975. Op.cit. en la Nota 31 (pp.220-221).
- (35) Doc.A/CONF.62/C.3/L.27, de 15 de abril de 1975. Op.cit. en la Nota 31 (p.223).
- (36) Doc.A/CONF.62/C.3/L.24, de 21 de marzo de 1975. Op.cit. en la Nota 31 (pp.218-220).

cooperación internacional, asistencia técnica, evaluación ambiental y contaminación de origen terrestre, atmosférico o por vertimiento). En materia de contaminación causada por buques, se inclina por la tesis de las potencias marítimas de predominio de la jurisdicción del Estado del pabellón, complementada por la del Estado del puerto. El enfoque zonal sólo es aceptado parcialmente a efectos de aplicación de las normas internacionales (37). Las facultades de ejecución del Estado ribereño se limitan a su mar territorial (con exclusión de los estrechos internacionales) y a ciertas competencias en materia de solicitud de información y realización de inspecciones en relación con las infracciones cometidas en una zona no delimitada adyacente al mar territorial (38).

3.- Texto Unico Revisado para Fines de Negociación

En el interregno entre la III y IV sesión de la Conferencia, un grupo informal de expertos jurídicos -bajo la acertada presidencia del ministro noruego Evensen- dedicó varias reuniones al estudio de la preservación del medio marino y elaboró un proyecto de artículos de gran calidad jurídica, que procuró armonizar las distintas posiciones en presencia (39). Dicho proyecto habría de influir notablemente en la discusión del TUOFN durante la IV sesión de la Conferencia, que se celebró en Nueva York del 15 de marzo al 17 de mayo de 1976.

Durante esta sesión el TUOFN fue duramente criticado, especialmente en lo relativo a la contaminación causada por buques. Si informales habían sido hasta entonces los debates, aún más, si cabe, lo serían a partir de esta sesión en la que -por primera vez y con todas las reservas del caso- la Comisión contaba con un texto básico sobre el que centrar la discusión. En las reuniones informales se presentaron numerosas enmiendas y textos alternativos -muchos de ellos extraídos del proyecto elaborado por el "Grupo Evensen"-, que se circularon en documentos oficiosos (los llamados "blue papers") para su discusión de manera sumamente informal por el Grupo de Trabajo. Para ordenar los debates, su Presidente, José Luis Va-

(37) Lacleta/Pastor/Yturriaga.-Op.cit. en la Nota 23 (p.43).

(38) Artículos 28, 30, 31 y 39 del TUOFN. Op.cit. en la Nota 31 (pp.183-184).

(39) Carta de 19 de marzo de 1976 del Ministro Evensen al Presidente Yankov.

llarta, elaboró un esquema acerca de la promulgación y aplicación de normas en materia de contaminación causada por buques (40). Dicho documento influiría de forma positiva en la redacción del "Texto Unico Revisado para Fines de Negociación" (TURFN), presentado por el Presidente Yankov al término de la sesión. (41).

Este texto resultó bastante más equilibrado que el anterior y supuso una considerable mejora tanto de forma como de fondo. Desde el punto de vista formal, el TURFN unificó en gran medida la terminología, refundió algunas disposiciones reiterativas y superfluas y expuso de forma más clara las distintas materias; en lo sustantivo, quedó sensiblemente modificado el capítulo sobre contaminación causada por buques, reconociéndose por primera vez -aunque con bastantes reservas- la jurisdicción efectiva del Estado ribereño en su zona económica a efectos de la preservación del medio marino, jurisdicción teórica que le había sido reconocida anteriormente por el TUQFN (42). El TURFN parte del principio "legislación internacional-ejecución nacional", si bien con ciertos condicionamientos. Así, el Estado ribereño podrá aplicar las normas internacionales en su zona económica exclusiva; en contrapartida, sus facultades se ven sometidas a importantes limitaciones: a saber, tan sólo puede solicitar información al buque sospechoso, inspeccionar dicho buque en determinadas circunstancias e iniciar un procedimiento judicial en casos excepcionales. El Texto mantuvo las importantes competencias atribuidas al Estado del pabellón y al Estado del puerto (43). Se incluye una nueva sección titulada "Salvaguardias", en la que se recogen una serie de garantías en favor del buque supuestamente infractor y de su pabellón (incluida la prioridad otorgada, en ciertas condiciones, al Estado del pabellón para enjuiciar una infracción, aún cuando el Estado ribereño haya iniciado ya un procedimiento judicial),

(40) Lacleta/Pastor/Yturriaga.-Op.cit. en la Nota 23 (pp.42-43).

(41) Doc.A/CONF.62/WP.8/REV/PART III, de 6 de mayo de 1976. Documentos Oficiales de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Nueva York, 1976. Vol.VI (pp.186-194).

(42) Párrafo 1-d) del artículo 45 del TURFN. Op.cit. en la Nota 31 (p.167).

(43) Lacleta/Pastor/Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 23 (p.43)

así como una disposición sobre el derecho de intervención del Estado ribereño en casos de emergencia. (44)

4.- Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación

Durante la V sesión de la Conferencia, celebrada en Nueva York del 2 de agosto al 15 de Setiembre de 1976, la discusión se centró en la contaminación causada por buques y, en especial, en las competencias de los Estados ribereños, del pabellón y del puerto. Se presentaron 142 enmiendas informales y se avanzó bien poco en la discusión ya que, frente a las propuestas de signo contrario, acababa por prevalecer el TURFN como fórmula de compromiso (45). Tan sólo se llegó a un acuerdo sobre las "zonas especiales" y algunas modificaciones al artículo relativo a las facultades de ejecución del Estado del pabellón. (46)

La misma tónica prevaleció durante la VI sesión de la Conferencia, que tuvo lugar asimismo en Nueva York del 23 de mayo al 15 de julio de 1977. La Comisión III y su Grupo de Trabajo centró su atención en los temas de las facultades de ejecución del Estado ribereño y el Estado del puerto. Las modificaciones acordadas fueron bien modestas: adición de la palabra "aplicables" para calificar las normas internacionales que habrían de ser violadas para justificar la jurisdicción del Estado del puerto, y la introducción de una disposición relativa a la liberación de buques por parte del Estado ribereño en los casos en que se haya asegurado el cumplimiento de los requisitos en materia de fianza u otras garantías financieras. (47)

(44) Sección 8 del TURFN y artículos 31 y 38. Op cit. en la Nota 41 (pp.191-193).

(45) Lacleta/Pastor/Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 23 (p.44).

(46) Párrafos 17, 19, 20 y 21 del Informe del Presidente de la III Comisión. Doc.A/CONF.62/L.18, de 16 de Setiembre de 1976. Documentos Oficiales de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Nueva York, 1977. Vol.VI (pp. 163-164).

(47) Memorando explicativo del Presidente de la Conferencia sobre el TIOFN. Doc.A/CONF.62/WP.10/Add.1, de 22 de julio de 1977. Documentos Oficiales de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Nueva York. Vol.VIII (p.73)

La principal novedad radicó en que, al término de la VI sesión, el Presidente de la Conferencia y los Presidentes de las distintas Comisiones elaboraron un Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación (TIOFN), en el que por vez primera se ofreció un texto global conteniendo todas las disposiciones que se habrían de integrar en la futura Convención sobre el Derecho del Mar, y en el que los artículos sobre protección y preservación del medio marino pasaron a constituir la Parte XII del Texto (48). El TIOFN recogió las modificaciones acordadas por la III Comisión en sus sesiones V y VI, así como una adición a la propuesta sobre estrechos utilizados para la navegación internacional (49), que había sido negociada a espaldas de la Comisión por las grandes potencias marítimas y los Estados ribereños del Estrecho de Malaca. Por esta adición se reconocen los Estados ribereños de estrechos facultades de ejecución en ciertos casos limitados: cuando se produzca una violación de las normas internacionales aplicables relativas a las descargas en el estrecho de sustancias nocivas que causen daños importantes al medio marino (50). Cabe mencionar, por último, la su presión del artículo relativo al arreglo de controversias, tema que queda cubierto por las disposiciones generales sobre el tema contenidas en la Parte XV. En consecuencia, el Tribunal competente (Tribunal de Derecho del Mar, Corte Internacional de Justicia o Tribunal Arbitral, según el caso) tendrá competencia "cuando se alegue que un Estado ribereño ha actuado en contravención de reglas y normas internacionales prescritas para la protección y preservación del medio marino que sean aplicables al Estado ribereño...". (51)

5.- Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar
(Texto Oficioso)

En la primera parte del VII período de sesiones, celebrado en Ginebra del 28 de marzo al 19 de mayo de 1978 se siguió examinando la cuestión de la contaminación causada por buques. El aparatoso accidente del

(48) Doc.A/CONF.62/WP.10, de 15 de julio de 1977. Op.cit. en la Nota 47 (pp.37-44).

(49) Doc.cit. en la Nota 47 (pp.73-74).

(50) Artículo 234 del TIOFN. Op.cit. en la Nota 47 (p.44).

(51) Artículos 287 y 296-2-c) del TIOFN y artículo 1 del Anexo VII. Op.cit. en la Nota 47 (pp. 50, 52 y 67).

petrolero "Amoco Cádiz" sirvió de motivación para la presentación de una serie de nuevas enmiendas, especialmente por parte de Francia y de Estados Unidos. Así, la delegación estadounidense presentó numerosas propuestas, por lo general de alcance limitado, la mayoría de las cuales fueron aceptadas. Las propuestas aceptadas se refieren a la supresión de un apartado en la definición de vertimiento, adición de un nuevo párrafo al artículo sobre medidas contra la contaminación relativo a la protección de los ecosistemas, adición de referencias a la adopción de sistemas de fijación de rutas y a la pronta notificación de siniestros, en el artículo sobre normas relativas a la contaminación por buques, e inclusión de una referencia a la "seguridad de la navegación aérea" en el artículo sobre contaminación atmosférica. (52)

En la segunda parte de este VII período de sesiones, que tuvo lugar en Nueva York del 21 de agosto al 15 de setiembre de 1978, se siguieron los temas pendientes. Los acuerdos logrados afectan a la supresión de la referencia a la "incineración" en la definición de vertimiento y a las "consultas" con Estados interesados antes de la autorización de vertidos, a la introducción de la "amenaza de contaminación importante" en los supuestos en que el Estado ribereño puede actuar contra una infracción cometida en su zona económica, a la obligación de informar al Estado del pabellón en el caso en que un Estado se niegue a liberar a un buque, a la posibilidad de imponer penas no pecuniarias a quienes cometan una infracción en el mar territorial, y a la adición de una definición sobre "accidente marítimo". (53)

En la primera parte del VIII período de sesiones, celebrado en Ginebra del 19 de marzo al 27 de abril de 1979, la única enmienda que se aceptó fue una reformulación del artículo sobre "obligaciones y responsabilidades", que deja abierta la vía a la posible aceptación de la responsabilidad objetiva. En su Informe, el Presidente Yankov afirmó que "las ne-

(52) Informe del Presidente de la III Comisión. Doc. MP/24, de 15 de mayo de 1978. Documentos Oficiales de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Nueva York, 1978. Vol.X (pp.119-120).

(53) Informe del Presidente de la III Comisión. Doc. C.3/Rep.1, de 13 de setiembre de 1978. Op.cit. en la Nota 52 (pp.207-210).

gociaciones sustantivas, sobre la Parte XII -Protección y preservación del medio marino- podrían considerarse terminadas" (54). Al término de esta parte del VIII período de sesiones, el Colegio de Presidentes publicó una primera revisión del TIOFN, en la que se incorporaron las enmiendas acordadas por la III Comisión en 1978 y 1979. (55)

Al dar el Presidente Yankov por terminadas las negociaciones sobre la Parte XII, la III Comisión no ha vuelto a examinar el tema de la protección y preservación del medio marino, salvo en la segunda parte del IX período de sesiones, celebrada en Ginebra del 28 de julio al 29 de agosto de 1980, en la que el Presidente de la III Comisión propuso una serie de modificaciones de tipo meramente formal y no sustantivo (56). Tales cambios fueron incorporados por el Colegio de Presidentes a la tercera revisión del TIOFN, que ha sido denominada "Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar" (Texto Oficioso). (57)

II) EXAMEN DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE DERECHO DEL MAR

A.- Disposiciones generales

Dentro de las disposiciones generales del Proyecto de Convención sobre Derecho del Mar (PCSDM) en materia de protección y preservación del medio marino -que se encuentran en su Parte XII-, cabe distinguir las obligaciones básicas y las disposiciones sobre cooperación internacional.

1.- Obligación básica

Parte el PCSDM de la afirmación categórica de que "los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino" (58). Esta formulación tiene sus antecedentes en los "Principios orientadores sobre la preservación del medio marino y la lucha con

(54) Informe del Presidente de la III Comisión, Doc.A/CONF.62/L.34, de 26 de abril de 1979.

(55) Doc.A/CONF.62/WP.10/Rev.1, de 28 de abril de 1979.

(56) Informe del Presidente de la III Comisión. Doc.A/CONF.62/L.61, de 25 de agosto de 1980.

(57) Doc.A/CONF.62/WP.10/Rev.3, de 22 de setiembre de 1980.

(58) Artículo 192 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.93).

tra su contaminación" (59), adoptados en Ottawa el 12 de noviembre de 1971, y en la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, de 16 de junio de 1972, conforme a la cual el hombre "tiene la solemne obligación de proteger y mejorar el medio para las generaciones presentes y futuras". (60).

La Conferencia sobre Derecho del Mar ha dado un paso más en relación con estos antecedentes, en cuanto que la citada obligación -a nivel de Estados y no ya del hombre, como en la Declaración de Estocolmo- se incluye en un tratado internacional que vincula a los Estados Parte.

El Proyecto matiza, sin embargo, esta obligación al incluir una disposición -igualmente inspirada en la Declaración sobre el Medio Humano- que reconoce a los Estados el "derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política en materia de medio ambiente" (61), con la diferencia de que en el texto de Estocolmo este derecho venía compensado con la obligación de "asegurarse que las actividades que se lleven a cabo dentro de su jurisdicción o bajo su control no perjudiquen al medio de otros Estados o de zonas situadas fuera de toda jurisdicción nacional". (62)

Semejante obligación también ha sido recogida en el PCSDM, pero en un artículo independiente, al que se ha añadido que deberá garantizarse asimismo que "la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no se extienda más allá de las zonas donde los Estados ejercen derechos de soberanía de conformidad con esta Convención". (63)

Para cumplir con el objetivo básico de preservar y proteger el medio marino, los Estados se com-

-
- (59) Párrafo 1 de los "Principios orientadores sobre la preservación del medio marino y la lucha contra la contaminación". Op.cit. en la Nota 1. Vol.II(2) (p.319).
- (60) Principio 1 de la Declaración de Estocolmo sobre el Medio Humano. Op.cit. en la Nota 1. Vol.II(2) (p.323).
- (61) Artículo 193 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p-93).
- (62) Principio 21 de la Declaración de Estocolmo sobre el Medio Humano. Op.cit. en la Nota 1. Vol.III(2) (p.-328).
- (63) Artículo 194-2 del PCSDM, Doc.cit. en la Nota 57 (p-93).

prometen a tomar las medidas necesarias para "prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente", y a esforzarse por "armonizar sus políticas al respecto" (64). Por "contaminación del medio marino" se entiende "la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino (incluidos los estuarios cuando produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina; peligros para la salud humana; obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar; deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización; y menoscabo de los lugares de esparcimiento" (65). Se trata de la tradicional definición adoptada en 1969 por el Grupo de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación Marina (GESAMP), si bien ligeramente ampliada en su alcance. (66)

El deber de los Estados de tomar medidas viene, una vez más, matizado por el empleo de "los medios practicables más adecuados de que dispongan" y "en la medida de sus posibilidades, individual o conjuntamente" (67). Estas matizaciones, que diluyen un tanto la obligación formulada, fueron el resultado de delicadas negociaciones y -como en el caso de la referencia al derecho a disponer de los recursos naturales- ponen de manifiesto la renuencia y desconfianza de los Estados en desarrollo a asumir compromisos de carácter ambiental que puedan entorpecer su desarrollo económico.

El PCSDM enumera las posibles fuentes de contaminación: de origen terrestre, provocada por actividades relativas a los fondos marinos, consecuencia de vertimiento, causada por buques y desde la atmósfera o a través de ellas. (68)

-
- (64) Artículo 194-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.93). Dado que la frase "prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino" se va a repetir muchas veces, voy a simplificarla recurriendo a la expresión "luchar contra la contaminación marina".
- (65) Artículo 1-4 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.2).
- (66) José A. de Yturriaga.-"Regional Conventions on the Protection of the Marine Environment". Recueil de Cours de l'Académie de Droit International. Vol. 162, 1979 (pp.331-332).
- (67) Artículo 194-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.93)
- (68) Artículo 194-3 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (pp.93-94).

Al tomar medidas para luchar contra la contaminación, los Estados "actuarán de manera que, ni directa ni indirectamente, traspasen perjuicios o peligros de una zona a otra o transformen un tipo de contaminación en otro" (69). Esta atinada salvaguardia persigue un doble objetivo: impedir que la contaminación se transfiera a los espacios marítimos ajenos y evitar que una determinada forma de contaminación sea substituida por otra (como ha ocurrido a veces cuando los detergentes utilizados para combatir una mancha de petróleo han causado más daños ecológicos que el propio petróleo).

2.- Cooperación internacional

El PCSDM contiene una serie de disposiciones tendientes a fomentar la cooperación internacional en la lucha contra la contaminación marina, tanto en el plano mundial como regional, en los siguientes campos:

- a) Formulación de normas internacionales para la protección y preservación del medio marino (70);
- b) Notificación de la existencia de riesgos de daños por contaminación a los Estados que puedan resultar afectados (71);
- c) Colaboración con otros Estados y Organizaciones internacionales para eliminar los efectos de la contaminación y reducir al mínimo los daños (72);
- d) Realización de estudios y programas de investigación científica para luchar contra la contaminación e información a todos los Estados de los resultados obtenidos (73);
- e) Realización de programas de asistencia científica, educativa técnica o de otra índole a los Estados en desarrollo y prestación de ayuda para reducir los efectos de la contaminación sobrevenida y preparar evaluaciones ambientales (74);

(69) Artículo 195 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.94).

(70) Artículo 197 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.95).

(71) Artículo 198 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.95)

(72) Artículo 199 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.95).

(73) Artículo 200 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.95).

(74) Artículos 202 y 203 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (pp.96-97).

- f) Control de los riesgos de contaminación o de sus efectos, evaluación de los efectos potenciales para el medio marino de las actividades realizadas bajo la jurisdicción o control de un Estado, y publicación de información sobre los resultados obtenidos (75).

B.- ADOPCION Y EJECUCION DE NORMAS INTERNACIONALES Y DISPOSICIONES NACIONALES

El PCSDM dedica sendas secciones a la adopción de "reglas internacionales y legislación nacional" (76) y a su ejecución, abordando separadamente cada una de las fuentes de contaminación anteriormente mencionadas.

1.- Contaminación procedente de fuentes terrestres

Los Estados, a través de las Organizaciones internacionales o de una Conferencia diplomática, procurarán establecer normas internacionales (tanto mundiales como regionales) para luchar contra la contaminación de origen terrestre, "teniendo en cuenta las características propias de cada región, la capacidad económica de los Estados en desarrollo y las exigencias de su desarrollo económico" (77). El entrecorillado refleja los temores de los Estados en desarrollo a que una acción internacional contra la contaminación de origen terrestre, fruto en gran medida de las actividades industriales, pueda suponer un grave entorpecimiento en su desarrollo económico. Esto se ha puesto, por ejemplo, de manifiesto en la negociación del Protocolo sobre la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre, y se ha plasmado en su preámbulo al reco

(75) Artículos 204 y 206 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.97).

(76) El PCSDM habla de "reglas, normas (standards) y prácticas y procedimientos recomendados en el ámbito internacional", al referirse a las disposiciones internacionales y de "leyes" y reglamentos al tratar de las disposiciones nacionales. Para simplificar voy a limitarme, en el primer caso, a hablar de "normas internacionales". El Comité de Redacción está estudiando la posibilidad de una simplificación del lenguaje y ha aceptado la traducción de "Standards" por "estándares", en vez de "normas", como aparece en el texto actual del Proyecto.

(77) Artículo 207-4 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.98).

nocerse "las diferencias de niveles de desarrollo existentes entre los países ribereños" y tenerse en cuenta "los imperativos de desarrollo económico y social de los países en desarrollo". (78)

Los Estados dictarán leyes y reglamentos para luchar contra este tipo de contaminación, "teniendo en cuenta" las normas internacionales (79). Velarán asimismo por la ejecución de dichas disposiciones y tomarán las medidas necesarias para poner en práctica las normas internacionales aplicables (80). El término "aplicables" ha sido interpretado en la Conferencia en el sentido de referirse a las normas que vinculan internacionalmente al Estado que ha de aplicarlas, bien por tratarse de normas generales de Derecho Internacional, bien por estar incluidas en tratados en que el Estado en cuestión sea Parte. (81)

2.- Contaminación desde la atmósfera o a través de ella

Es uno de los aspectos más innovadores del PCSDM, al conceder un tratamiento "ad hoc" a la contaminación marina que procede de la atmósfera o se transmite a través de ella. Al igual que en el caso de la contaminación de origen terrestre, los Estados, a través de las Organizaciones internacionales o de una Conferencia diplomática, procurarán establecer normas internacionales (mundiales o regionales) para luchar contra la contaminación atmosférica (82) (sin que se añada ninguna recomendación específica).

Cada Estado dictará leyes y reglamentos en el espacio aéreo sometido a su soberanía (aplicables a cualesquiera buques o aeronaves) y en relación con

-
- (78) Apartado 5 del Preámbulo del Protocolo sobre la Protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre. PNUMA.-"Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados ribereños de la Región del Mediterráneo para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre". Nueva York, 1980 (p.11).
- (79) Artículo 207-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.98).
- (80) Artículo 213 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.103)
- (81) Gregori J. Timagenis.-"Marine Pollution and the Third UN Conference on the Law of the Sea: the emerging regime of marine pollution". Londres, 1977 (p.34).
- (82) Artículo 212-3. del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.102).

los buques o aeronaves que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio, "teniendo en cuenta" las normas internacionales y la seguridad de la navegación aérea (83). Los Estados harán ejecutar tales leyes y reglamentos, y tomarán las medidas necesarias para poner en práctica las normas internacionales "aplicables", de conformidad con las normas internacionales pertinentes relativas a la seguridad de la navegación aérea. (84)

3.- Contaminación causada por actividades relativas a los fondos marinos

El Proyecto da un tratamiento diferente a los fondos marinos según se encuentren dentro de la jurisdicción nacional de un Estado o fuera de la misma (en la Zona internacional).

a) Fondos marinos bajo jurisdicción nacional

Los Estados, a través de las Organizaciones internacionales o de una Conferencia diplomática, establecerán normas internacionales (mundiales o regionales) para luchar contra la contaminación causada por actividades relativas a los fondos marinos (85). Cabe resaltar el carácter imperativo del "establecerán", frente al "procurarán establecer" incluido en relación con otras fuentes de contaminación.

Cada Estado ribereño dictará leyes, y reglamentos para luchar contra la contaminación "resultante directa o indirectamente de las actividades relativas a los fondos marinos realizadas bajo su jurisdicción, y de las islas artificiales, instalaciones y estructuras que estén bajo su jurisdicción, de conformidad con los artículos 60 y 80". Tales disposiciones "no serán me-

(83) Artículo 212-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.102). Es de señalar que el texto dice "o en relación con lo buques ..." cuando debería utilizarse la conjunción y, ya que no se trata de una obligación alternativa, sino acumulativa. Creo que se trata de un simple error, que espero sea corregido por el Comité de Redacción.

(84) Artículo 222 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.108).

(85) Artículo 208-5 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.99)

nos eficaces" que las normas internacionales. (86)

Esta formulación de la facultad normativa de los Estados ribereños es ambigua, cuando no limitativa de sus atribuciones, puesto que parece limitarlas a las actividades realizadas bajo su jurisdicción en los fondos marinos, mientras que debería extenderse a las actividades realizadas en los fondos marinos bajo su jurisdicción. En efecto, este artículo se refiere a las actividades de exploración y explotación de los fondos marinos situados bajo la jurisdicción nacional (a saber, suelo y subsuelo de la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental), y, tanto en una como en otra, al Estado ribereño se le reconocen derechos soberanos para los fines de exploración y explotación de los recursos naturales del lecho y el subsuelo del Mar, así como jurisdicción con respecto al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, y a la preservación del medio marino (87). En estos aspectos marítimos, el Estado ribereño tiene el derecho exclusivo a autorizar y reglamentar la construcción, explotación y utilización de las citadas islas artificiales, instalaciones y estructuras. (88)

Los Estados velarán por la ejecución de sus leyes y reglamentos y tomarán las medidas necesarias para poner en práctica las normas internacionales "aplicables". (89)

b) Zona Internacional de los Fondos Marinos

El PCSDM prevé que "se establecerán" normas internacionales para luchar contra la contaminación marina causada por actividades en la Zona, "de conformidad con las disposiciones de la Parte XI" (90). Es de señalar que, a diferencia

(86) Párrafos 1 y 3 del artículo 208 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (pp.98-99).

(87) Artículos 56-1 y 77-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (pp. 24 y 37).

(88) Artículos 60-1 y 80 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (pp.25 y 38).

(89) Artículo 214 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.103).

(90) Artículo 209-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.99)

de los supuestos anteriores, no se hace referencia a las normas de ámbito regional, por lo que cabe deducir que las normas que se adopten deberán aplicarse de manera uniforme en todo el mundo.

En la Parte XI se establece que, "con respecto a las actividades en la Zona, se adoptarán las medidas necesarias, de conformidad con la Parte XII, a fin de asegurar la eficaz protección del medio marino contra los efectos nocivos que puedan resultar de tales actividades". Con tal objeto, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos establecerá las normas internacionales apropiadas para "impedir la contaminación, impurificación y otros peligros marinos" y la perturbación del equilibrio ecológico, prestando especial atención a la necesidad de "evitar las consecuencias de actividades como la perforación, el dragado, la excavación, la descarga de desechos, la construcción y el funcionamiento o mantenimiento de instalaciones, tuberías y otros dispositivos relacionados con tales actividades"; así como para "proteger y conservar los recursos naturales de la Zona y prevenir daños a la flora y fauna marinas". (91)

En estos textos se produce un "doble reenvió" de la Parte XII a la XI y viceversa, que no aclaran excesivamente la situación. Por otra parte, el lenguaje utilizado en la Parte XI en relación con la contaminación causada por actividades en la Zona es distinto al empleado en la Parte XII para la contaminación provocada por las distintas fuentes. Esta disparidad -consecuencia de la redacción separada por dos Comisiones diferentes- podría dar lugar (al utilizar el principio de "contrario sensu") a divergencias de interpretación que no son justificadas ni deseables. Es de esperar que el Comité de Redacción uniformice los textos.

En cuanto a los órganos de la Autoridad competentes para dictar las normas en cuestión, son el Consejo y la Asamblea. El Consejo dictará y aplicará provisionalmente (hasta que las apruebe la Asamblea) las normas referentes a la prospección, exploración y explotación de la Zona

(91) Artículo 145 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.62).

(92), entre las que se incluyen las relativas a la protección del medio marino. Así, "se elaborarán normas y reglamentos para asegurar la protección eficaz del medio marino contra los efectos nocivos directamente resultantes de actividades realizadas en la Zona o del tratamiento efectuado a bordo de un buque, inmediatamente encima de un sitio de extracción, de minerales procedentes de tal sitio, teniendo en cuenta la medida en que tales efectos nocivos puedan ser resultado directo de la perforación, el dragado, la extracción de muestras y la excavación, así como la evacuación, el vertimiento y la descarga en el medio marino de sedimentos, desechos u otros efluentes" (93). Tales normas y reglamentos deberán ser aprobadas por la Asamblea. (94)

Según el Proyecto, la ejecución de estas normas se regirá por lo dispuesto en la Parte XI (95). Sin embargo, en dicha Parte no existe ninguna disposición específica sobre el tema. La única disposición existente es de carácter genérico y se encuentra en el Anexo III de la Convención; establece que la Autoridad "aplicará de manera uniforme... las normas, reglas y procedimientos para el desempeño de sus funciones" (96). Esta laguna plantea un problema delicado pues, como señala Treves, si resulta difícil indicar qué Estado sería competente para aplicar las normas adoptadas por la Autoridad, aún sería más difícil llegar a un acuerdo para conferir a la Autoridad facultades de policía y de ejecución en materia de contaminación. (97)

-
- (92) Apartado n-ii) del párrafo 2 del artículo 162 del PCSDM. Doc. cit. en la Nota 57 (p.77).
- (93) Apartado f) del párrafo 2 del artículo 17 del Anexo III al PCSDM. Doc. cit. en la Nota 57 (p.172). Cabe señalar que en esta ocasión el término "rules", que normalmente se traduce por "reglas", se ha traducido por "normas", expresión normalmente destinada a la traducción de la palabra "standards".
- (94) Apartado f-ii) del párrafo 2 del artículo 160 del PCSDM. Doc. cit. en la Nota 57 (p.73).
- (95) Artículo 215 del PCSDM. Doc. cit. en la Nota 57 (p.103).
- (96) Artículo 17-1 del Anexo III al PCSDM. Doc. cit. en la Nota 57 (p.170).
- (97) Tullio Treves.-"La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en droit international". Annuaire de Droit International. Vol. XXIV, 1978 (p.381).

Por último, el PCSDM prevé que cada Estado dictará leyes y reglamentos para luchar contra la contaminación causada por las actividades que en la Zona realicen los buques e instalaciones que enarbolen su pabellón, estén registrados en su territorio u operen bajo su autoridad; tales disposiciones "no serán menos eficaces" que las normas establecidas por la Autoridad (98). No se incluye, en cambio, disposición alguna sobre la ejecución de las leyes y reglamentos de cada Estado, por lo que cabe presumir que tal labor corresponderá al Estado interesado en cuanto Estado del pabellón.

4.- Contaminación causada por vertimiento

La redacción de esta parte se ha visto condicionada por la existencia de una serie de tratados internacionales que regulan el vertimiento, tanto a nivel mundial (Convenio de Londres de 1972 sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos), como regional (Convenio de Oslo de 1972 para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves, Convenio de Helsinki de 1974 sobre la protección del medio marino de la Zona del Mar Báltico, y Protocolo de Barcelona de 1976 sobre la prevención de la contaminación del Mar Mediterráneo causada por vertidos desde buques y aeronaves). No obstante, el PCSDM incluye la cláusula habitual de que los Estados, a través de las Organizaciones internacionales o de una Conferencia diplomática, procurarán establecer normas internacionales (mundiales y regionales) para luchar contra la contaminación por vertimiento. (99).

A esos efectos, los Estados dictarán leyes y reglamentos, que "no serán menos eficaces" que las normas internacionales, y que garantizarán que las actividades de vertimiento no se realicen sin la autorización de las autoridades competentes (100). Tal autorización habrá de ser previa y expresa cuando el vertimiento se reali

(98) Artículo 209-2 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.99).

(99) Artículo 210-4 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.100).

(100) Párrafos 1, 6 y 3 del artículo 210 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (pp.99-100).

ce en el mar territorial, la zona económica exclusiva o la plataforma continental de un Estado, quien tendrá asimismo derecho a reglamentar y controlar ese vertimiento, "tras haber examinado debidamente la cuestión con otros Estados que, por razón de su situación geográfica, puedan verse afectados desfavorablemente por el mismo". (101)

El Proyecto contiene una definición de "vertimiento", que es idéntica a la del Convenio de Londres de 1972, si bien se le ha suprimido el tercer apartado por el que se excluye del ámbito del Convenio la evacuación de desechos derivados de la exploración y explotación de los fondos marinos (102) (que está cubierta en otros artículos de la Convención). Por tal se entiende, "toda evacuación deliberada de desechos u otras materias efectuada de buques, aeronaves, plataformas, y otras construcciones en el mar", así como "todo hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar". Quedan excluidos del término la evacuación de desechos procedente de las "operaciones normales" de buques, aeronaves o instalaciones, y el depósito de materias para fines distintos de su mera evacuación, siempre que dicho depósito no sea contrario a los fines de la Convención. (103)

La introducción de semejante definición es superflua e inadecuada. Es superflua por resultar innecesaria ya que el término sólo se utiliza en unos pocos artículos del Proyecto, sin entrar en su desarrollo, ya que existen diversos instrumentos "ad hoc" en esta materia, y, por otra parte, ser la única fuente de contaminación que se define. Es inadecuada por ser sumamente confusa (104) y emplear una terminología ("plataformas" y "construcciones en el mar") diferente a la utilizada en el resto de la Convención ("estructuras", "instalaciones", "islas ar

-
- (101) Artículo 210-5 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.100).
 (102) Artículo 3-a) del Convenio de Londres de 1972. Op.cit. en la Nota 1. Vol.II(2) (p.163).
 (103) Artículo 1-5 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.2).
 (104) José A. de Yturriaga.-"Convenio de Londres de 1972 sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias". Anuario del Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional Nº 4, 1973 (pp.356-357).

tificiales" y "dispositivos"), que puede plantear problemas de interpretación.

Siguiendo el tenor de los Convenios en vigor, el PCSDM concede facultades de ejecución a tres categorías de Estados: al Estado ribereño en relación con los vertimientos efectuados en su mar territorial, su zona económica o su plataforma continental; al Estado del pabellón con respecto a los buques y aeronaves que enarboleden su bandera o estén matriculados en su territorio; y al Estado en cuyos puertos se carguen los desechos que vayan a ser vertidos (105). En relación con las competencias del Estado ribereño, el Proyecto mejora lo dispuesto en los otros Convenios, poniendo fin a una prolongada y absurda controversia. En efecto, los Convenios de Oslo (106) y Helsinki (107) limitan la competencia del Estado ribereño a los vertimientos realizados en su mar territorial; el Convenio de Londres contiene una ambigua disposición (fruto de una delicada negociación que estuvo a punto de dar al traste con el éxito de la Conferencia) en la que se hace referencia a los "buques y aeronaves y plataformas fijas o flotantes bajo su jurisdicción, que se crea se dedican a operaciones de vertimiento" (108); el Protocolo de Barcelona, por último, se refiere a los "buques y aeronaves que se crea se dedican a operaciones de vertido en zonas situadas, a estos efectos, bajo su jurisdicción" (109)

-
- (105) Artículo 216 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.104).
- (106) Párrafo 1-c) del artículo 15 del Convenio de Oslo. Op.cit. en la Nota 1. Vol.II(2) (p.156).
- (107) Párrafo 2-c) del artículo 9 del Convenio de Helsinki. "Final Act of the Diplomatic Conference on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area". Helsinki, 1974 (p.4).
- (108) Artículo 7-c) del Convenio de Londres de 1972. Op.cit. en la Nota 1. Vol. II(2) (p.166). Ver Yturriaga. Op.cit. en la Nota 104 (pp.351-154).
- (109) Párrafo 1-c) del artículo 11 del Protocolo de Barcelona. PNUMA. "Plan de Acción y Acta Final de la Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados ribereños de la Región del Mediterráneo sobre la protección del Mar Mediterráneo". Nueva York, 1978. (p.46).

5.- Contaminación causada por buques

Los Estados, a través de las Organizaciones internacionales o de una Conferencia diplomática, "establecerán" normas internacionales para luchar contra la contaminación causada por buques (110). Dos cosas cabe señalar: la utilización de la forma imperativa ("establecerán"), como en el caso de la contaminación procedente de actividades en los fondos marinos, y la omisión de una referencia a las normas regionales, como en el caso de la contaminación causada por actividades en la Zona. Cada Estado dictará leyes y reglamentos para luchar contra la contaminación causada por buques que estén matriculados en su territorio o enarboleden su pabellón; tales disposiciones "tendrán por lo menos el mismo efecto" que las normas "generalmente aceptadas". (111)

Como hemos visto anteriormente, en los casos de contaminación atmosférica o de origen terrestre, las disposiciones nacionales deberían ser adoptadas "teniendo en cuenta" las normas internacionales. En los supuestos de contaminación causada por actividades en los fondos marinos o por vertimiento, tales disposiciones no deberán ser "menos eficaces" que las normas internacionales (añadiéndose en el caso de vertimiento las palabras "de alcance mundial"). En el caso de la contaminación causada por buques, las leyes y reglamentos dictados por el Estado del pabellón "tendrán por lo menos el mismo efecto que las normas internacionales generalmente aceptadas".

La formulación del TURFN era similar a la prevista para la contaminación por actividades en los fondos marinos (112), pero al elaborarse el TIOFN se modificó, recogiendo una sugerencia de la RFA. Ya no basta que las disposiciones nacionales no sean menos eficaces que las normas internacionales, sino que tales normas internacionales habrán de ser "generalmente aceptadas". (113)

(110) Artículo 211-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.100).

(111) Artículo 211-2 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.100)

(112) Artículo 21-2 del TURFN. Op.cit. en la Nota 41 (p.190).

(113) Artículo 212-2 del TIOFN. Op.cit. en la Nota 47 (p.40).

El criterio restrictivo basado en el carácter móvil de los buques, que atraviesan espacios marinos sometidos a la jurisdicción de distintos Estados y en el temor de una posible multiplicidad de legislaciones nacionales que pongan en peligro la deseada uniformidad (114), se ha puesto especialmente de manifiesto al regularse la capacidad normativa del Estado ribereño. Así, éste podrá dictar leyes y reglamentos para luchar en su mar territorial contra la contaminación causada por buques, siempre que no obstaculicen el paso inocente de los buques extranjeros (115). En efecto, el Estado ribereño podrá dictar disposiciones relativas al paso inocente en cuestiones relativas a la "preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación del mismo". (116)

Uno de los temas más debatidos en la Conferencia fue el de si se podrían poner limitaciones a la facultad normativa del Estado ribereño en su mar territorial. El TUOFN se pronunció por la afirmativa al establecer que "tales leyes y reglamentos no podrán aplicarse o afectar al diseño, construcción, dotación o equipos de buques extranjeros, ni a cuestiones regidas por normas internacionales generalmente aceptadas, salvo que ello esté expresamente autorizado por dichas normas" (117). Esta disposición fue objeto de numerosas críticas y enmiendas, quedando redactada en el TIOFN de la siguiente manera: "tales leyes y reglamentos no podrán aplicarse al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, salvo en lo que respecta a la aplicación de reglas o normas internacionales generalmente aceptadas" (118). Este es el texto que con algunas ligeras variantes ha pasado el PCSDM: "tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto normas internacionales generalmente aceptadas". (119)

(114) Timagenis.- Op.cit. en la Nota 81 (p.29).

(115) Artículo 211-4 del PCSDM. Doc.cit.en la Nota 57 (p.101).

(116) Párrafo 1-f) del artículo 21 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.9).

(117) Artículo 18-2 del TUOFN. Op.cit. en la Nota 31 (p.163).

(118) Artículo 21-2 del TIOFN. Op.cit. en la Nota 47 (p.9).

(119) Artículo 21-2 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.9).

El criterio restrictivo es obviamente mayor cuando se trata de disposiciones aplicables en la zona económica exclusiva de un Estado. En ella, los Estados ribereños sólo podrán dictar leyes y reglamentos que sean conformes con las normas internacionales generalmente aceptadas. (120)

En cuanto a las facultades de ejecución, el Proyecto prevé una triple competencia: la del Estado del pabellón, la del Estado ribereño y la del Estado del puerto.

a) Estado del pabellón

Cada Estado tomará las medidas necesarias para que los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio, dondequiera que se hallen, cumplan las normas internacionales "aplicables" para luchar contra la contaminación marina y las leyes y reglamentos por él dictados de conformidad con la Convención (121). Entre estas medidas se encuentran las siguientes: impedir que los buques naveguen si no cumplen con los requisitos de las citadas disposiciones; realizar las inspecciones periódicas de sus buques y proveerlos de los certificados requeridos; realizar las investigaciones pertinentes, de oficio o a petición de otro Estado, en caso de presunta infracción por parte de cualquiera de sus buques, e iniciar el correspondiente procedimiento si las pruebas obtenidas lo justificaran; informar al Estado solicitante y a la OCMI de los resultados de la investigación y de las medidas tomadas; y prever en su derecho interno sanciones suficientemente severas para desalentar a los posibles infractores. (122)

En esta materia, el PCSDM ha seguido la normativa internacional tradicional, si bien aclarando y precisando algunos puntos.

(120) Artículo 211-5 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.101).

(121) Artículo 217-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.104).

(122) Párrafos 2 a 8 del artículo 217. Doc.cit. en la Nota 57 (pp.104-105).

b) Estado ribereño

En este ámbito es donde se han producido los mayores enfrentamientos entre "Estados marítimos" y "Estados costeros", al igual que ocurrió en la Conferencia de Londres de 1973. En dicha Conferencia, España y Canadá presentaron propuestas tendientes a reconocer la jurisdicción del Estado ribereño en determinadas circunstancias. Así, la delegación española propuso que, "además de la jurisdicción del Estado del pabellón, un Estado Contratante ribereño tendrá jurisdicción para sancionar los actos que violen las disposiciones del presente Convenio realizadas en las zonas adyacentes a sus costas, dentro del ámbito de aplicación del Convenio" (123). Esta propuesta sería reformulada en los siguientes términos: "Toda violación de las disposiciones del presente Convenio dentro de los límites establecidos en las Reglas o dentro de los límites de la jurisdicción de cualquier Estado Contratante será sancionada por la legislación de dicho Estado" (124). Dado que las Reglas de los Anexos establecían unos límites espaciales a la prohibición de descargas, que llegaban hasta 50 millas, con este texto se pretendía reconocer ciertas facultades de ejecución al Estado ribereño más allá de los límites de su jurisdicción ordinaria. La Conferencia, sin embargo, rechazó esta propuesta por amplia mayoría.

El PCSDM ha reconocido, al fin, al Estado ribereño ciertas facultades de ejecución, si bien con bastantes restricciones. Se prevén diversos supuestos, según dónde se haya cometido la infracción y dónde se encuentre el presunto buque infractor. La condición común a todos los supuestos es que el buque haya infringido las normas internacionales aplicables o las leyes y reglamentos del Estado ribereño, dictados de conformidad con la Convención.

(123) Propuesta de enmienda al artículo 4 del Proyecto de Convenio. Doc.MP/CONF.8/13, de 18 de julio de 1973.

(124) Propuesta de enmienda al artículo 4 del Proyecto de Convenio. Doc.MP/CONF.8/C.1/WP.24, de 16 de octubre de 1973.

- i.- Si el buque se halla voluntariamente en un puerto del Estado ribereño y la infracción se ha cometido en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de dicho Estado, éste podrá incoar el correspondiente procedimiento. (125)
- ii.- Si el buque navega por el mar territorial de un Estado y hay motivos fundados para creer que ha cometido la infracción durante su paso por el mismo, el Estado ribereño podrá realizar la inspección física del buque y, cuando las pruebas lo justificaren, incoar el correspondiente procedimiento, incluida la retención del buque. (126)
- iii.- Si el buque navega por el mar territorial o la zona económica exclusiva de un Estado y hay motivos fundados para creer que ha cometido la infracción en la zona económica exclusiva, el Estado ribereño podrá exigir que el buque facilite información sobre su identidad, su puerto de matrícula, las escalas anterior y siguiente, y cuanta información estime pertinente para comprobar si ha cometido la infracción (127). Si como resultado de la infracción se ha producido una "descarga sustancial que cause o encierre riesgo de una contaminación importante", el Estado ribereño podrá realizar una inspección física del buque si éste se ha negado a facilitar información o si la información suministrada "está en manifiesta contradicción con la situación real evidente" (128). Sólo cuando la infracción consista en una descarga que cause o amenace causar "daños importantes" a las costas o intereses conexos, así como a los recursos naturales de un Estado, podrá éste incorporar un procedimiento (incluida la retención del bu-

(125) Artículo 220-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.106).

(126) Artículo 220-6 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.106).

(127) Artículo 220-3 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.106).

(128) Artículo 220-5 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (pp.106-107).

que), si las pruebas del caso lo justificaren. (129)

c) Estado del puerto

El Proyecto ha introducido una importante innovación al consagrar la jurisdicción del Estado del puerto. Propuestas similares presentadas en 1973 por los Países Bajos (130) y por Australia, Canadá y Nueva Zelanda (131) fueron rechazadas por amplio margen en la Conferencia de Londres. Esta ni siquiera aceptó una propuesta de resolución (presentada por 8 delegaciones) en la que se pedía a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar que considerara el principio de la posible jurisdicción del Estado del puerto. (132)

Más lo que fue rechazado en 1973 sería aceptado sin problemas unos años más tarde, pese a las reticencias de algunas delegaciones que veían en la amplia jurisdicción reconocida al Estado del puerto un insuficiente sustitutivo a la jurisdicción que se le escatimaba al Estado ribereño.

Según el PCSDM, cuando un buque, que se encuentre voluntariamente en un puerto, haya realizado una descarga en violación de las normas internacionales aplicables, dondequiera que ello fuere, el Estado del puerto podrá realizar investigaciones y, si lo justificaren las pruebas del caso, incoar el correspondiente procedimiento (133). Cuando la infracción se haya cometido en zonas sometidas a la jurisdicción de un Estado, no se incoará el procedimiento salvo que lo solicite ese Estado, el del pabellón o cualquier otro Estado perjudicado o amenazado por la descarga, o que haya probabilidad de

(129) Artículo 220-6 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.107).

(130) Propuesta de artículo 4 bis. Doc.MP/CONF.8/C.1/WP.20, de 15 de octubre de 1973.

(131) Propuesta de artículo 4 bis. Doc.MP/CONF.8/C.1/WP.34, de 18 de octubre de 1973.

(132) Doc.MP/CONF.8/C.1/WP.58, de 24 de octubre de 1973.

(133) Artículo 218-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.105).

que se contaminen las aguas bajo la jurisdicción del Estado del puerto. (134)

El Estado del puerto iniciará una investigación sobre posibles infracciones de descarga cuando así lo soliciten el Estado del pabellón del presunto buque infractor, el Estado en cuyas aguas se haya realizado la descarga o el Estado perjudicado o amenazado por la misma (135). El expediente de investigación deberá ser transferido al Estado del pabellón o al Estado en cuyas aguas se haya cometido la infracción, si así lo solicitaren, y el procedimiento iniciado podrá ser suspendido a instancias de este último. (136)

Si se ha comprobado que un buque viola las normas internacionales aplicables en materia de navegabilidad y por ello amenaza con causar daños al medio marino, el Estado del puerto le impedirá que se haga a la mar, salvo en caso de que se dirija al astillero de reparaciones apropiado que esté más próximo. (137)

C.- Garantías, responsabilidad y áreas especiales

1.- Garantías

El PCSDM contiene una serie de disposiciones tendientes a garantizar los distintos intereses en presencia cuando los Estados realicen actos de ejecución contra buques extranjeros, como consecuencia de presuntas infracciones de las normas nacionales o internacionales aplicables. Estas garantías benefician especialmente al Estado del pabellón del buque en cuestión.

(134) Artículo 218-2 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.105).

(135) Artículo 218-3 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.105).

(136) Artículo 218-4 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.105).

(137) Artículo 219 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.106).

a) Ejercicio de las facultades de ejecución

Las facultades de ejecución contra buques extranjeros serán ejercidas por funcionarios del Estado actuante o por buques de guerra, aeronaves militares u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin". (138)

b) Exenciones a la ejecución

Las disposiciones de la Convención relativas a la protección y preservación del medio marino no serán aplicables a "los buques de guerra, naves auxiliares u otros buques y aeronaves pertenecientes o utilizados por un Estado, y utilizados, de momento, únicamente para un servicio público no comercial". No obstante, "cada Estado garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad de operación de tales buques o aeronaves que le pertenezcan o que utilice, que tales buques o aeronaves procedan, en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con las disposiciones de esta Convención" (139). Esta cláusula -que ha sido tomada íntegramente del Convenio de Londres de 1973 para prevenir la contaminación por los buques (140), con la sólo adición de la referencia a las aeronaves- es, a mi juicio, poco acertada. Lo que hubiera debido haberse hecho era, no el excluir a estos buques y aeronaves del ámbito de aplicación de la Convención, sino el preservar su derecho a la inmunidad en los supuestos de eventual ejecución; tal fue la fórmula utilizada en el Convenio de Oslo de 1972 para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves, que pre

(138) Artículo 224 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.108).

(139) Artículo 236 del PCSDM. Doc,cit. en la Nota 57 (p.112).

(140) Artículo 3-3 del Convenio de Londres de 1973. Op.cit. en la Nota 1. Vol.II(2) (p.177). La versión española del artículo 236, que es bastante desafortunada, no coincide con el texto español del artículo 3-3 del Convenio de Londres. Este es uno de los temas que está examinando el Comité de Redacción, que asimismo está tratando de elaborar un texto uniforme que se incluya en los diversos artículos del Proyecto en que se aborda este mismo tema.

vé que nada de lo dispuesto en el mismo "afectará a la inmunidad de que gozan ciertos buques, de conformidad con el Derecho Internacional". (141)

Conscientes de lo poco fundado de la exclusión (basada más en razones políticas que jurídicas), los redactores del Convenio de Londres añadieron la segunda parte del artículo, pero el compromiso de los Estados de que sus buques actuarán de manera compatible a lo dispuesto en el Convenio está sometido a tal cantidad de condicionamientos y reservas, que es prácticamente ilusorio.

c) No discriminación

Al ejercer sus derechos y cumplir sus deberes, "los Estados no discriminarán, de hecho ni de derecho, contra los buques de ningún otro Estado" (142). Este loable objetivo de no discriminación se encuentra consagrado en las diversas Partes del Proyecto, tales como en las referentes al mar territorial (143) o a los estrechos utilizados para la navegación internacional. (144)

d) Evitación de riesgos

Al ejercer sus facultades de ejecución, los Estados evitarán las siguientes acciones: poner en peligro la seguridad de la navegación, ocasionar riesgo alguno al buque, conducirlo a un puerto o fondeadero inseguro, o exponer el medio marino a un riesgo excesivo (145). Cuando exista tal riesgo, los Estados podrán negar se a que el buque se haga a la mar o condicionar su salida a que se dirija al astillero de reparaciones apropiado más próximo. (146)

(141) Artículo 15-6 del Convenio de Oslo. Op.cit. en la Nota 1. Vol. II(2) (p.157).

(142) Artículo 227 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.109).

(143) Párrafo 1-b) del artículo 24 y artículo 26-2 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (pp.10 y 11).

(144) Artículo 42-2 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.18).

(145) Artículo 225 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.108).

(146) Artículos 219 y 226-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (pp.106 y 109).

e) Limitación de las facultades de inspección de un buque

La inspección física de un buque extranjero se limitará al "examen de los certificados, registros y otros documentos que el buque está obligado a llevar con arreglo a las reglas y normas internacionales generalmente aceptadas, o de cualquier otro documento similar que lleve consigo". Una vez realizado este examen, sólo se podrá inspeccionar el buque cuando haya motivos fundados para creer que la situación real del mismo o de su equipo no corresponde a los datos suministrados por los documentos examinados o el contenido de éstos no baste para comprobar si se ha cometido una infracción, o cuando el buque no lleve certificados o registros que sean válidos (147). Los Estados cooperarán con miras a "evitar inspecciones físicas innecesarias en el mar". (148)

f) Limitaciones a la retención de un buque

Los Estados no retendrán a un buque extranjero más tiempo del que sea imprescindible para realizar las investigaciones necesarias. Si de la investigación se dedujera que el buque ha cometido una infracción punible, "será prontamente liberado una vez cumplidas ciertas formalidades, tales como la constitución de una fianza u otra garantía financiera apropiada". (149)

Esta obligación de liberar al buque y permitirle seguir su viaje se impone de forma expresa al Estado ribereño "cuando se ha haya iniciado un procedimiento apropiado por conducto de la Organización internacional competente o de otra forma convenida, y mediante ese procedimiento se haya asegurado el cumplimiento de los requisitos en materia de fianza u otras garantías financieras apropiadas, ...en el caso de que dicho procedimiento sea vinculante para él". (150)

(147) Artículo 226-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.109).

(148) Artículo 226-2 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.109).

(149) Artículo 226-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.109).

(150) Artículo 220-7 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.107).

g) Caducidad y suspensión de los procedimientos

No se iniciará ningún procedimiento en virtud del cual se puedan imponer sanciones a buques extranjeros una vez transcurridos 3 años a partir de la fecha en que se cometió la infracción. (151)

Los procedimientos iniciados por un Estado en relación con infracciones cometidas fuera de su mar territorial serán suspendidos si el Estado del pabellón del buque afectado incoa un procedimiento dentro de los 6 meses siguientes a la iniciación del primer procedimiento. El PCSDM prevé, sin embargo, dos excepciones a esta regla: cuando el procedimiento se refiera a un caso de "daños grave al Estado ribereño" y cuando el Estado del pabellón "haya descuidado de forma repetida sus obligaciones de hacer cumplir eficazmente" las normas internacionales aplicables en relación con las infracciones cometidas por sus buques. (152)

El Proyecto prevé otro supuesto de suspensión: el de los procedimientos incoados por el Estado del puerto, que podrán ser suspendidos a petición de un Estado ribereño, cuando la infracción haya sido cometida en las aguas sometidas a la jurisdicción de éste último. Esta transferencia supondrá el sobreseimiento del procedimiento incoado por el Estado del puerto. (153)

Salvo en los casos de suspensión mencionados, "ningún Estado iniciará una acción cuando otro Estado haya iniciado un procedimiento" (154), con excepción del Estado del pabellón, quién podrá "tomar cualquier medida, incluida la iniciación de procedimientos en virtud de los cuales se puedan imponer sanciones de conformidad con sus leyes, independientemente de un procedimiento anteriormente iniciado por otro Estado" (155). Este es, pues, el único

(151) Artículo 228-2 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.110).

(152) Artículo 228-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.109).

(153) Artículo 218-4 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.105).

(154) Artículo 228-2 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.110).

(155) Artículo 228-3 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.110).

supuesto en que una infracción puede dar lugar a la iniciación de más de un procedimiento.

h) Garantías procesales para los inculpados

Los Estados deberán facilitar en los procedimientos la audiencia de testigos y la admisión de pruebas, así como la asistencia a dichos procedimientos de representantes oficiales de la "Organización internacional competente" o de cualquier Estado interesado (156). En el caso de procedimientos que puedan dar lugar a la imposición de sanciones, "se respetarán los derechos reconocidos de los acusados" (157). Sólo se podrán imponer penas pecuniarias a los infractores, "salvo en el caso de un acto intencional y grave de contaminación en el mar territorial". (158)

i) Obligación de información a los Estados interesados

Los Estados notificarán con prontitud al Estado del pabellón y a cualquier otro Estado interesado las medidas de ejecución que hayan tomado contra buques extranjeros, y enviarán al Estado del pabellón todos los informes oficiales relativos a tales medidas. Esta información se suministrará inmediatamente "a los funcionarios consulares o agentes diplomáticos y, en lo posible, a la Autoridad marítima" (159). También se informará al Estado del pabellón cuando un Estado, por motivos de seguridad, haya denegado la liberación de un buque o haya impuesto determinadas condiciones a la misma. (160)

El Estado del pabellón, a su vez, informará a los Estados que hayan denunciado una infracción y a la Organización internacional competente de las medidas tomadas y del resultado

(156) Artículo 223 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.108).

(157) Artículo 230-3 del PCSDM, Doc.cit. en la Nota 57 (p.110).

(158) Párrafos 1 y 2 del artículo 230 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.110).

(159) Artículo 231 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.110).

(160) Artículo 226-1 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.109).

del procedimiento en su caso incoado (161). En caso de suspensión de un procedimiento, el Estado del pabellón "pondrá oportunamente a disposición del primer Estado que inició el procedimiento un expediente completo del caso y las actas de los procedimientos" (162). Aunque no se diga expresamente en el Proyecto, es de suponer que esta obligación de informar se aplicará igualmente al Estado ribereño en los casos en que, a petición suya, el Estado del puerto haya suspendido un procedimiento.

2.- Responsabilidad internacional

En el TURFN se incluyó una cláusula sobre responsabilidad internacional que contenía tres disposiciones básicas: a) responsabilidad del Estado, de conformidad con el Derecho Internacional, por los daños que se le pudieran atribuir por infringir sus obligaciones internacionales respecto a la protección y preservación del medio marino); b) deber del Estado de que sus sistemas jurídicos permitan la "pronta y adecuada indemnización" por los daños causados al medio marino por personas que se hallen bajo su jurisdicción; c) compromiso del Estado de cooperar en el desarrollo del Derecho Internacional con respecto a los "criterios y procedimientos para la determinación de la responsabilidad, la evaluación de los daños, el pago de la indemnización y la solución de las controversias conexas" (163). Un texto similar se incluiría en el TIOFN. (164)

Esta disposición fue considerada insuficiente y criticada por diversas delegaciones, que estimaban que sólo contemplaba la responsabilidad por culpa, ignorando por completo la responsabilidad objetiva. Así, en una sugerencia oficiosa presentada por 18 países árabes y Portugal en 1978 se consagraba la responsabilidad objetiva al afirmarse que "todo daño causado por la contaminación al medio marino o a los bienes o personas que se encuentren en él da

(161) Párrafos 6 y 7 del artículo 217 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.105).

(162) Artículo 228-I del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.109).

(163) Artículo 44 del TURFN. Op.cit. en la Nota 41 (p.194).

(164) Artículo 236 del TIOFN. Op.cit. en la Nota 47 (p.44).

rá lugar a una demanda para la indemnización del mismo", y que "si el daño es consecuencia de actos realizados por un Estado determinado, ese Estado será responsable". (165)

Durante la primera parte del VIII período de sesiones, la III Comisión llegaría a un acuerdo sobre una fórmula de compromiso propuesta por las delegaciones de España y Francia, y esta modificación del artículo sobre responsabilidad sería incorporada en la primera revisión del TIOFN (166) y ha sido recogida en el PACSDM. Las modificaciones introducidas fueron las siguientes: a) se suprimió la frase "de los daños que se les pueda atribuir como resultado de las violaciones de estas obligaciones", con lo que simplemente se afirma que los Estados "serán responsables de conformidad con el Derecho Internacional" (al no mencionarse la responsabilidad por culpa y hacerse una referencia genérica al Derecho Internacional, se deja abierta la vía a cualquier tipo de responsabilidad, sea subjetiva u objetiva); b) el segundo párrafo quedó como estaba; c) el tercer párrafo quedó redactado de la siguiente manera:

"A fin de proporcionar una pronta y adecuada indemnización por todos los daños causados por la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del Derecho Internacional existente y en el ulterior desarrollo del Derecho Internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones ("responsability and liability") relacionados con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de controversias conexas, así como, cuando proceda, en el establecimiento de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como el seguro obligatorio o fondos de indemnización". (167)

Esta introducción de la noción de responsabilidad objetiva (aunque sea como simple directriz) ha sido reforzada con la inclusión en la última revisión del TIOFN de una cláusula, sugerida por las delegaciones de España y Marruecos, en los siguien

(165) Sugerencia oficiosa sobre el artículo 236. Doc.MP/18, de 2 de mayo de 1978.

(166) Artículo 235 del TIOFN

(167) Artículo 235-3 del PACSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.112).

tes términos: "Las disposiciones de esta Convención relativas a la responsabilidad por daños se entenderán sin perjuicio de la aplicación de las normas vigentes y de la elaboración de nuevas normas relativas a la responsabilidad en Derecho Internacional". (168)

Hay que mencionar, por último, que el Proyecto contiene una disposición específica que prevé la responsabilidad de los Estados por los daños o pérdidas a ellos imputables por las medidas de ejecución que adopten, cuando tales medidas "sean ilegales o vayan más allá de lo razonablemente necesario a la luz de la información disponible". (169)

3.- Disposiciones aplicables en áreas especiales

El PCSDM cuenta con disposiciones "ad hoc" aplicables en los estrechos utilizados para la navegación internacional, en las zonas cubiertas de hielo y en ciertas zonas especiales.

a) Estrechos utilizados para la navegación internacional

En el TUOFN se afirmaba que "nada de lo dispuesto en los capítulos VI y VII (relativos a las facultades normativas y de ejecución de los Estados) afectará al régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional" (170). Ello quería decir, lisa y llanamente, que las facultades de ejecución reconocidas a los Estados ribereños con carácter general no podrían ser ejercidas por los Estados ribereños de estrechos internacionales; de aquí, la reiterada propuesta de la delegación española de supresión de este artículo. (171)

Durante el VI período de sesiones, las grandes potencias marítimas y los ribereños del Estrecho de Malaca negociaron una nueva redacción del artículo, que sería incorporada al TIOFN. Consistía en la adición del siguiente párrafo:

(168) Artículo 304 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.140).

(169) Artículo 232 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.111).

(170) Artículo 39 del TUOFN. Op.cit. en la Nota 31 (p.184).

(171) Propuesta informal española de 10 de agosto de 1976.

^N Si un buque extranjero cometiere una infracción de las leyes y reglamentos mencionados en los apartados a) y b) del artículo 42-1 que produjera o amenazara con producir daños importantes al medio marino de un estrecho, los Estados ribereños del mismo podrán tomar las medidas apropiadas de ejecución". (172)

O sea, que para que un Estado ribereño pueda tomar en un estrecho que forma parte de su mar territorial medidas de ejecución, se requieren las siguientes circunstancias: 1) que el buque viole una disposición nacional "que esté en conformidad con las disposiciones internacionales aplicables" (no basta con que la norma interna sea "generalmente aceptada", con lo que, por ejemplo quedaría excluida la aplicación de las normas contenidas en el Convenio de Londres de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, por no haber entrado aún en vigor y no ser, por consiguiente "aplicables"); 2) que se trate de una infracción relativa a "descarga de hidrocarburos, residuos de petróleo u otras sustancias nocivas" (con lo que no cabe intervenir en los casos de infracciones distintas de las descargas o en casos en que no se haya producido una infracción, sino que la contaminación se haya producido como consecuencia de un accidente); 3) que la descarga produzca o amenace con producir "daños importantes" al medio marino de los estrechos (con lo que no se puede intervenir mientras no se sepa si los daños han sido o pueden ser importantes, o en el caso en que lo que resulte dañado no sea el medio marino del estrecho sino, por ejemplo, el litoral e intereses conexos del Estado ribereño). (173)

Esta inusitada disposición supone negar la soberanía del Estado ribereño sobre una parte de su mar territorial, en contra de las normas consuetudinarias del Derecho Internacional, así como de lo solemnemente afirmado en otras partes de la Convención, pero ha sido impuesta por las grandes potencias marítimas y sus aliados como contrapartida al reconocimiento de los de

(172) Artículo 234 del TIOFN. Op.cit. en la Nota 47 (p.44).

(173) Apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 42 del TIOFN. Op.cit. en la Nota 47 (p.12).

rechos del Estado ribereño sobre su zona económica exclusiva.

La delegación española ha seguido proponiendo la supresión del artículo o, al menos su sustitución por el siguiente texto: "Nada de lo dispuesto en las secciones 5, 6 y 7 de esta Parte afectará al régimen jurídico del paso en tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional". Asimismo propuso que el párrafo 1-b) del artículo 42 se refiriera a la "prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino, de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados" (174). Estas justificadas propuestas han caído, sin embargo, en el vacío, y el Proyecto ha mantenido la redacción del TIOFN. (175)

b) Zonas cubiertas de hielo

Los Estados ribereños tienen derecho a dictar y ejecutar leyes y reglamentos para luchar contra la contaminación marina causada por buques en las zonas cubiertas de hielo que se encuentren dentro de los límites de sus zonas económicas exclusivas, "donde la especial severidad de las condiciones climáticas y la presencia de hielo sobre esas zonas durante la mayor parte del año creen obstrucciones o peligros excepcionales para la navegación, y la contaminación del medio marino pueda causar daños de importancia al equilibrio ecológico o alterarlo de forma irreversible". Tales disposiciones respetarán debidamente la navegación y la protección y preservación del medio marino "sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles". (176)

Se trata de una disposición, incluida a instancias de la delegación canadiense, que concede a los Estados ribereños de zonas cubiertas de hielo facultades de ejecución superiores a las

-
- (174) Doc.MP/3, de 25 de abril de 1978, y doc.C.21/Informal Meeting/4, de 26 de abril de 1978.
- (175) Artículos 42-1-b) y 233 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (pp. 18 y 110).
- (176) Artículo 234 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.111).

reconocidas en la zona económica exclusiva, de bido a las características especiales de tales zonas.

c) Areas particulares

Además de las zonas cubiertas de hielo, el PCS DM contiene otras disposiciones específicas para ciertas "áreas particulares" situadas dentro de la zona económica exclusiva de los Estados. Tales zonas especiales quedan definidas, de manera un tanto imprecisa, de la siguiente forma: 1) se trata de "un área particular y claramente definida" de la zona económica exclusiva de un Estado; 2) en la que ese Estado tenga "motivos razonables" para creer que hace falta adoptar "medidas obligatorias especiales para prevenir la contaminación causada por buques"; 3) por "reconocidas razones técnicas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas, su utilización o la protección de sus recursos, así como el carácter particular de su tráfico; 4) y en la que las normas nacionales e internacionales aplicables resulten inadecuadas "para hacer frente a circunstancias especiales". (177)

El tratamiento que se deba dar a estas zonas y la competencia para la adopción de las disposiciones aplicables en ellas han sido muy discutidas en la III Comisión. Los Estados ribereños pretendían tener jurisdicción plena tanto para su determinación como para la adopción y ejecución de las disposiciones pertinentes; las potencias marítimas, en cambio, mantenían que tanto una como otra deberían ser decididas a nivel internacional, con el fin de evitar una excesiva proliferación de tales zonas. (178)

Al fin se llegó a una fórmula de compromiso sumamente compleja y un tanto ambigua. Para que el Estado ribereño pueda adoptar y ejecutar ciertas disposiciones aplicables a estas zonas tendrá que seguir el siguiente procedimiento: 1) realizar consultas con los Estados interesados, a través de la Organización internacional competente; 2) dirigir una comunicación a la citada Organización en la que presente "pruebas científicas y técnicas" que justifiquen el

(177) Artículo 211-6 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.101).

(178) Timagenis.- Op.cit. en la Nota 81 (p.30).

establecimiento de una zona especial, y en la que informe sobre las "instalaciones de recepción necesarias"; 3) en un plazo de 12 meses, la Organización deberá decidir si las razones alegadas justifican el establecimiento de la zona; 4) en caso de respuesta afirmativa, el Estado ribereño podrá dictar leyes y reglamentos que apliquen las normas internacionales o las prácticas de navegación para zonas especiales "que se han hecho aplicables por conducto de la Organización internacional competente"; 5) el Estado ribereño dará a conocer los límites de las zonas especiales establecidas y las disposiciones adoptadas, que serán aplicables a los buques extranjeros 15 meses después de su comunicación a la Organización. (179)

Si el Estado ribereño estimare que tales disposiciones no son suficientes y que haría falta dictar otras adicionales, deberá seguir un nuevo procedimiento: 1) Comunicar a la Organización las leyes y reglamentos que pretenda dictar en materia de "descargas o prácticas de navegación" (tales disposiciones no podrán referirse a "normas de diseño, construcción, dotación o equipo distintas de las reglas y normas internacionales generalmente aceptadas"); 2) la Organización deberá dar su conformidad a estas propuestas dentro de los 12 meses siguientes a su presentación; 3) en caso de respuesta afirmativa, tales disposiciones serán aplicables a los buques extranjeros 15 meses después de haber sido comunicadas a la Organización. (180)

Para la ejecución de estas leyes y reglamentos se aplicarán "mutatis mutandis" las disposiciones relativas a la ejecución por parte de un Estado ribereño, en los casos de contaminación causada por buques en su zona económica exclusiva. (181)

(179) Artículo 211-6 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.101).

(180) Artículo 211-6 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (pp.101-102).

(181) Artículo 220-8 del PCSDM. Doc.cit. en la Nota 57 (p.107).

NORMAS INTERNACIONALES RELATIVAS A LA CONTAMINACION CAUSADA POR LA
EXPLORACION Y EXPLOTACION DE LOS FONDOS MARINOS

Dr. José Antonio de Yturriaga Barberán (*)

I.- FUENTES DE CONTAMINACION

El 3 de junio de 1979 los medios de comunicación lanzaron la noticia de que el pozo "IXTOC", situado en la plataforma continental del Golfo de Campeche, empezó a verter el equivalente a 30,000 barriles de petróleo diarios. Este accidente -que se sumaba a los anteriormente ocurridos en la Bahía de Santa Bárbara (1969), en el Golfo de México (1970), en el Golfo Pérsico/Arábigo (1971) y en el Mar del Norte (1977)- ponía una vez más de manifiesto el problema que para la preservación del medio marino plantean la exploración y explotación de los fondos marinos. (1)

La contaminación marina provocada por este tipo de actividades tiene dos fuentes fundamentales; la explotación de minerales duros y las prospecciones petrolíferas o de gas. A pesar del considerable interés en el potencial mineralógico de los fondos marinos, es muy reducido el número de minerales duros actualmente en explotación: arenas y gravilla, calcio, carbonatos, estaño y diamantes (2). El valor de la producción de estos minerales es de escasa consideración, no llegando al 10% del valor de la producción submarina de gas y petróleo. Se trata de una producción marginal y el grado de contaminación producida por estas actividades carece de importancia.

No cabe decir lo mismo de la explotación submarina de gas y petróleo que, a medida que avanza la tecnología y suben los precios de los crudos, va adquiriendo una creciente trascendencia económica. La producción petrolífera submarina en 1976 alcanzó la cifra de 9'500,000 barriles diarios, lo que supuso el 16'5% de la producción mundial. Por otra parte, el 15% de las reservas conocidas de gas y el 20% de las de petróleo se hallan en los fondos marinos. (3)

-
- (*) Dr. en Derecho. Ministro Plenipotenciario.
Jefe del Departamento Jurídico del Ministerio de RR.EE. de España.
- (1) "El accidente del Ixtoc: causas y posibles soluciones". Información Científica y Tecnológica. Vol.1(1), 1979 (pp.4-7).
- (2) A.H. Archer.- "Economic Offshore Exploration and Production of Solid Minerals". Seminario Interregional de Port of Spain. Documentos Técnicos de las N.U. Nueva York, 1972 (p.76).
- (3) Armand L. de Mestral.- "Study of Offshore Mining and Drilling carried out within the limits of national jurisdiction". Doc. UNSP/WP.14/2. 23 de febrero de 1978. Ginebra (p.2).

Los riesgos de contaminación derivados de las prospecciones de petróleo o gas son mayores, pero sus consecuencias son aún relativamente de poca importancia. Según un estudio publicado en 1975 por la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos, la contaminación causada por la explotación petrolífera submarina sólo suponía el 1% de la totalidad de la contaminación marina, siendo las más importantes la de origen terrestre (44%) y la procedente de buques (35%). (4)

Pese a la poca importancia relativa de este tipo de contaminación, los accidentes ocurridos en las plataformas submarinas de explotación petrolífera (uno importante por año entre 1953 y 1980) son cada vez más graves y causan grandes e irreparables daños al medio marino, debido en gran medida a las dificultades técnicas existentes para subsanar las averías (el pozo "AMOCO", situado en la ensenada de Cook, en Alaska, estuvo arrojando petróleo al mar durante 14 meses, en los años 1962-1963). Se prevé que el índice de accidentes graves para el futuro permanecerá esencialmente constante, pues las continuas mejoras introducidas en la tecnología se verán compensadas por el incremento de las explotaciones en aguas cada vez más profundas. (5)

El origen de la contaminación provocada por las prospecciones petrolíferas puede ser operacional o accidental. La primera proviene fundamentalmente de la acción de la barrena perforadora al descargar los lodos de perforación (que pueden contener sustancias químicas tóxicas) o el petróleo u otros residuos, de las actividades de perforación o de la explotación de los pozos en el transcurso del tiempo. En cuanto a la segunda, la prevención de accidentes depende de una serie de factores, tales como el uso adecuado del peso hidrostático de los lodos de perforación para equilibrar las presiones ejercidas desde el fondo, o del equipo de explosiones para controlar el pozo tan pronto como se produzca cualquier avería, de la calidad y grado de entrenamiento de la dotación de la plataforma perforadora, o de la calidad y estado de mantenimiento del equipo utilizado. Los accidentes suelen ocurrir por error humano, fallo del equipo o impropia realización del programa de perforación. Otra importante causa de accidentes es el "riesgo calculado" que algunas empresas y gobiernos asumen, ansiosos de hallar cuanto antes el gas o el petróleo, aún cuando no cuenten con adecuadas técnicas de perforación o extracción. (6)

-
- (4) Edwards Symmond.- "Offshore Oil and Gas". Ocean Yearbook. Vol. I, 1978 (p.131).
- (5) "El accidente del Ixtoc...". Op.cit. en la Nota 1 (pp.6-7).
- (6) De Mestral.- Op.cit. en la Nota 3 (p.3)

Ante la potencial magnitud que puede alcanzar la contaminación provocada por la exploración y explotación de los fondos marinos, hay que desarrollar no sólo los aspectos científicos y tecnológicos, con miras a prevenir los posibles accidentes, sino también los aspectos jurídicos para regular convenientemente las operaciones de explotación y prever fórmulas de indemnización para el caso en que se produzca un daño por contaminación. Una vez más, la ciencia se ha adelantado al derecho, y el desarrollo científico y tecnológico está forzando al jurista a agudizar el ingenio para encontrar respuestas adecuadas a los nuevos problemas planteados. (7)

II.- NORMATIVA INTERNACIONAL A NIVEL MUNDIAL

Las únicas formas de carácter mundial actualmente vigentes en materia de contaminación causada por la exploración y explotación de los fondos marinos se hallan en los Convenios de Ginebra de 1958. Así, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio sobre la Alta Mar, todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos producidos por la exploración y explotación del suelo y del subsuelo marinos, "teniendo en cuenta las disposiciones de los Convenios existentes en la materia" (8). Sin embargo, no existe ningún convenio de carácter mundial que regule esta materia.

El Convenio de Londres de 1972 sobre prevención de la contaminación por vertidos de desechos y otras materias excluye de su ámbito de aplicación la evacuación de desechos u otras materias directamente derivadas de la exploración, explotación y tratamientos afines fuera de la costa de los recursos minerales de los fondos marinos o con ellos relacionados. (9)

El Convenio de Londres de 1973 sobre prevención de la contaminación por los buques, a su vez, excluye asimismo las descargas que procedan directamente de la exploración, explotación o tratamiento en instalaciones mar adentro de los recur-

-
- (7) José A. de Yturriaga.- "Convenio de Londres de 1977 sobre responsabilidad por daños por contaminación de hidrocarburos, derivada de la exploración y explotación de los recursos minerales del subsuelo marino". Revista de Instituciones Europeas IV (3), 1977 (p.729).
- (8) Art. 24 del Convenio de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre la Alta Mar. José A. de Yturriaga.- "La actual revisión del Derecho del Mar: una perspectiva española. Textos y Documentos" Madrid, 1974. Vol. II(1) (p.365).
- (9) Art.III-c) del Convenio de Londres de 29 de diciembre de 1972 sobre prevención de la contaminación de desechos y otras materias. Op.cit. en la Nota 8 Vol.II(2) (p.163).

tos minerales procedentes de los fondos marinos (10). Es cierto que este Convenio incluye las plataformas fijas o flotantes en la definición de "buque" (11) y que establece para las plataformas de perforación y otros tipos de plataformas las mismas exigencias que para los buques de más de 400 Tms. (12), pero se trata de los requisitos previstos para la contaminación que pueda derivarse de las operaciones normales de dichas plataformas en cuanto buques, y no de la contaminación causada por las actividades de exploración y explotación de los fondos marinos. (13)

La otra única norma sobre el tema incluida en un instrumento jurídico en vigor se encuentra en el Convenio de Ginebra de 1958 sobre la Plataforma Continental, en virtud del cual el Estado ribereño está obligado a adoptar, en las zonas de seguridad establecidas en torno a las instalaciones construidas para la explotación de la plataforma continental, "todas las medidas adecuadas para proteger los recursos vivos del mar contra agentes nocivos" (14). Se trata de una disposición vaga e imprecisa y su alcance es, a todas luces, insuficiente.

La III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es consciente de estas insuficiencias y, en el Proyecto de Convención sobre Derecho del Mar (Texto Oficioso) elaborado en su seno se contienen una serie de normas de carácter general.

Así, tras afirmar que los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino (15), así como de tomar las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación de dicho medio procedente de cualquier fuente

-
- (10) Párrafo 3-iii) del art. 2 del Convenio de Londres de 2 de noviembre de 1973 sobre prevención de la contaminación por los buques. Op.cit. en la Nota 8 Vol. II(2) (p.176).
- (11) Art. 2-4 del Convenio de Londres de 1973. Op.cit. en la Nota 8 Vol. II(2) (p.176).
- (12) Regla 21 del Anexo I al Convenio de Londres de 1973. Op.cit. en la Nota 8. Vol. II(2) (p.219).
- (13) Tullio Treves.- "Survey of international and regional agreements relevant to the protection of the Mediterranean Sea from pollution resulting from exploration and exploitation of continental shelf, the seabed and its subsoil". IJO/UNEP Meeting of Experts on the legal aspects of pollution resulting from exploration and exploitation of the continental shelf and the seabed and its subsoil in the Mediterranean. Background Paper No. 3. Roma, 1978. (pp.16-18).
- (14) Art. 5-7 del Convenio de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre la Plataforma Continental. Op.cit. en la Nota 8, Vol. II (1) (p.395).
- (15) Art. 192 del PCSDM.Doc.A/CONF/62/WP.10/Rev.3. 22 de setiembre de 1980. Nueva York (p.93).

(16), precisa que tales medidas deberán reducir al máximo grado posible la contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo; en particular, para "prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la explotación y la dotación de esas instalaciones o esos dispositivos" (17).

Los Estados ribereños deberán dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación resultante, directa o indirectamente, "de las actividades en los fondos marinos realizadas bajo su jurisdicción" y tomar las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar dicha contaminación; tales leyes y reglamentos "no serán menos eficaces que las reglas, normas ("standards") y prácticas y procedimientos recomendados de carácter internacional". (18)

Esta redacción de la facultad normativa de los Estados ribereños es ambigua, cuando no limitativa de sus atribuciones, puesto que parece limitarlas a las actividades en los fondos marinos realizadas bajo su jurisdicción, mientras que debería extenderse a las actividades realizadas en los fondos marinos bajo su jurisdicción. En efecto, este artículo se refiere a las actividades de exploración y explotación de los fondos marinos situados bajo la jurisdicción nacional (a saber, el suelo y subsuelo de la Zona Económica Exclusiva y de la Plataforma Continental), y tanto en una como en otra al Estado ribereño se le reconocen derechos soberanos para los fines de exploración y explotación de los recursos naturales del suelo y subsuelo del mar, así como jurisdicción con respecto al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, y a la preservación del medio marino (19). En estos espacios marítimos, el Estado ribereño tiene el derecho exclusivo de autorizar y reglamentar la construcción, explotación y utilización de las citadas islas artificiales, instalaciones y estructuras. (20)

El Proyecto de Convención (PCSDM) faculta a los Estados ribereños para que hagan cumplir sus leyes y reglamentos, y

(16) Art. 194-1 del PCSDM. Op.cit. en la Nota 15 (p.93).

(17) Art. 194-3 del PCSDM. Op.cit. en la Nota 15 (p.94).

(18). Párrafos 1 a 3 del art. 208 del PCSDM. Op.cit. en la Nota 15 (pp.98-99).

(19) Arts. 56-1 y 77-1 del PCSDM. Op.cit. en la Nota 15 (pp.24 y 37).

(20) Arts.60-1 y 80 del PCSDM. Op.cit. en la Nota 15 (pp.25-26 y 38).

tomen las medidas necesarias para poner en práctica las reglas y normas internacionales aplicables para proteger y preservar el medio marino contra la contaminación procedente de las "actividades en los fondos marinos cometidas a su jurisdicción". (21)

El PCSDM contiene asimismo disposiciones paralelas a las de los artículos 208 y 214 para cubrir la contaminación causada por las actividades en la Zona Internacional de los Fondos Marinos, situada más allá de la jurisdicción nacional. Así, el artículo 209 prevé que "se establecerán reglas, normas y prácticas y procedimientos recomendados de carácter internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por las actividades en la Zona" (22). Para asegurar la eficaz protección del medio marino contra los efectos nocivos que puedan resultar de tales actividades, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos adoptará normas y reglas para impedir la "contaminación, impurificación y otros peligros para el medio marino", así como la perturbación de su equilibrio ecológico, prestando especial atención a la necesidad de "evitar las consecuencias de actividades como la perforación, el dragado, la excavación, la descarga de desechos, la construcción y el funcionamiento o mantenimiento de instalaciones, tuberías y otros dispositivos relacionados con tales actividades". (23).

Según el artículo 215, el cumplimiento de las reglas, normas y prácticas y procedimientos recomendados de carácter internacional se regirá por lo dispuesto en la Parte XI de la Convención relativa a la Zona (24), más en dicha Parte no se establece disposición alguna al respecto. Se trata sin duda de una falta de coordinación entre las Comisiones que han elaborado las Partes XI (Comisión I) y XII (Comisión III) del Proyecto. Se trata, en realidad, de un problema delicado pues -como señala Treves- si resulta difícil indicar qué Estado sería competente para aplicar las normas adoptadas por la Autoridad, es aún más difícil llegar a un acuerdo para conferir a

-
- (21) Art. 214 del PCSDM. Op.cit. en la Nota 15 (p.103). De nuevo aparece en este artículo la inadecuada formulación anteriormente criticada. Debería referirse a las "actividades realizadas en los fondos marinos bajo su jurisdicción".
- (22) Art. 209-1 del PCSDM. Op.cit. en la Nota 15 (p.99).
- (23) Art. 145 del PCSDM. Op.cit. en la Nota 15 (p.62). Al haber sido redactados los artículos 209 y 145 por dos comisiones distintas y no haberse realizado aún la deseada uniformización del texto, se produce una cierta diferencia en la terminología utilizada en los dos artículos, aunque no existan diferencias substanciales entre los mismos.
- (24) Art. 215 del PCSDM. Op.cit. en la Nota 15 (p.103).

la Autoridad facultades de policía y de ejecución en materia de contaminación. (25)

El PCSDM faculta, por otra parte, a los Estados a que dicten leyes y reglamentos sobre el tema en relación con la contaminación causada por las actividades que en la Zona realicen "buques, instalaciones, estructuras y otros dispositivos que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio"; los requisitos establecidos en tales disposiciones "no serán menos eficaces que las reglas, normas, prácticas y procedimientos recomendados en el plano internacional" (26). No incluye el Proyecto más disposición en materia de ejecución que la anteriormente mencionada, que parece referirse exclusivamente -pese a su evidente ambigüedad-, a la aplicación de las normas dictadas por la Autoridad. Por otra parte, es más que obvio que cualquier Estado podrá aplicar su propia normativa a los buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio y que realicen actividades de exploración o explotación en la Zona. (27)

A pesar de sus ambigüedades e insuficiencias, el PCSDM ofrece unos principios generales y normas básicas para regular la contaminación causada por la exploración y explotación de los fondos marinos, tanto dentro como fuera de la jurisdicción nacional. Tales principios y normas deberán ser desarrollados por la propia Autoridad y por los Estados, especialmente en el ámbito regional.

III- NORMATIVA INTERNACIONAL A NIVEL REGIONAL

1.- Región del Atlántico Nordoriental

Esta es la única región del mundo en la que existe un Convenio "ad hoc" en materia de contaminación de los fondos marinos: el Convenio sobre responsabilidad civil por daños de contaminación de hidrocarburos, derivada de la explotación de los recursos minerales del subsuelo marino, adoptado el 17 de diciembre de 1976 y abierto el 10 de mayo de 1977 a la firma de los Estados participantes en la Conferencia de Londres: R.F. de Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Irlanda, Noruega, Paí-

(25) Tullio Treves.- "La pollution résultant de l'exploration et l'exploitation des fonds marins en droit international". Annuaire Français de Droit International. Vol. XXIV, 1978. (p.831).

(26) Art. 209-2 del PCSDM. Op.cit. en la Nota 15 (p.99).

(27) Treves.- Op.cit. en la Nota 25 (p.831).

ses Bajos y Suecia. El Convenio no establece de forma expresa su ámbito de aplicación geográfica, pero si lo hacen de forma indirecta al prever que los Estados Partes podrán invitar por unanimidad a que se adhieran al mismo "otros Estados ribereños del Mar del Norte, del Mar Báltico o del Océano Atlántico al norte de los 36° de latitud Norte" (28). El objeto de esta disposición es que el Convenio quedara abierto a países de la región que no participaron en la Conferencia, tales como España, Portugal, Finlandia o Islandia (29), si bien con su actual redacción queda abierto a los países socialistas ribereños del Báltico. Más adelante examinaremos este Convenio, que no ha entrado aún en vigor.

En otros convenios aplicables en esta región se contienen normas que se refieren al tema. Así, el Convenio para la prevención de la contaminación marina de origen terrestre como aquella causada "a partir de estructuras artificiales situadas bajo la jurisdicción de una Parte Contratante, dentro de los límites de aplicación del presente Convenio" (30). Esta disposición ha sido interpretada en el sentido de que el Convenio es aplicable a la contaminación causada por las plataformas de exploración y explotación de los fondos marinos (31). En este sentido, la Comisión del Convenio ha incluido en su programa de acción el estudio de la contaminación derivada de las operaciones petrolíferas realizadas en el mar (32). Las Partes en el Convenio se obligan a eliminar la contaminación de la zona marítima provocada, entre otras sustancias, por los "aceites e hidrocarburos persistentes de origen petrolífero", y a limitar severamente la contaminación causada por "aceites e hidrocarburos no persistentes de origen petrolífero". (33)

-
- (28) Art. 18 del Convenio de Londres de 1976. Revista de Instituciones Europeas IV(3) 1977 (p.1.013).
- (29) Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (pp.733-734).
- (30) Art. 3-c) del Convenio de 4 de junio de 1974 para la prevención de la contaminación marina de origen terrestre. Op.cit. en la Nota 8. Vol. II(2) (pp.271-272).
- (31) Treves.- Op.cit. en la Nota 25 (p.838).
- (32) José A. de Yturriaga.- "Convenio de París de 1974 para la prevención de la contaminación marina de origen terrestre". Revista de Instituciones Europeas II(1) 1975 (p.53).
- (33) Art. 4-1 del Convenio de París, apartado 5 de la Parte I y apartado 3 de la Parte II del Anexo A al Convenio. Op.cit. en la Nota 8. Vol. II(2) (pp.272 y 280).

2.- Región del Báltico

El Convenio sobre la protección del medio marino de la Zona del Mar Báltico, adoptado en Helsinki el 22 de marzo de 1974, establece lo siguiente: "Cada Parte Contratante deberá adoptar las medidas oportunas a fin de prevenir la contaminación del medio marino de la Zona del Mar Báltico que resulte de la exploración o explotación de los fondos marinos y de su subsuelo, o de cualesquiera actividades relacionadas con ellos. Velará asimismo por que se disponga del equipo apropiado para poner inmediatamente coto a la contaminación en dicha Zona". (34)

Sin embargo, y a diferencia de lo que ocurre con otras fuentes de contaminación marina, el Convenio de Helsinki no incluye anexo alguno que desarrolle esta obligación tan genéricamente formulada. Tan sólo cabe mencionar una disposición contenida en el Anexo IV (relativo a la "Prevención de la contaminación causada por buques") que se refiere a los "requisitos especiales para las plataformas de perforación y otras plataformas"; esta disposición -calcada del Convenio de Londres de 1973 y a la que ya hemos hecho referencia- impone a dichas plataformas las mismas exigencias que a los buques de más de 400 Tms. (35)

Por último, el propio Convenio y su Anexo VI (relativo a la "Cooperación para combatir la contaminación marina") prevén que las Partes se comprometen a disponer de la capacidad necesaria para luchar contra la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, incluida la disponibilidad de buques, equipo y personal. (36)

3.- Región del Mediterráneo

El Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación, adoptado en Barcelona el 16 de febrero de 1976, establece que "las Partes Con-

- (34) Art.10 del Convenio de Helsinki de 22 de marzo de 1974 sobre la protección del medio marino de la Zona del Mar Báltico. Final Act of the Diplomatic Conference on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area. Helsinki, 1974 (p.5).
- (35) Regla 4-D del Anexo IV al Convenio de Helsinki. Op.cit. en la Nota 34 (p.17).
- (36) Art. 11 del Convenio de Helsinki y Anexo VI al mismo. Op.cit. en la Nota 34 (pp. 5 y 41).

tratantes tomarán todas las medidas apropiadas para prevenir, reducir y combatir la contaminación de la Zona del Mar Mediterráneo causada por la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo" (37). Si bien la Conferencia de Barcelona sólo adoptó dos Protocolos complementarios (relativos a la contaminación por vertidos y a la cooperación para combatir la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales), el Convenio prevé que las Partes cooperarán en la elaboración y adopción de protocolos adicionales que "establezcan medidas, procedimientos y normas convenidos para la aplicación del Convenio" (38). A estos efectos, la Conferencia recomendó al Director Ejecutivo del PNUMA que "siga convocando grupos de expertos gubernamentales para preparar protocolos adicionales, en cooperación con las organizaciones internacionales competentes". (39)

De conformidad con esta recomendación, el PNUMA -en colaboración con la Organización Jurídica Internacional- organizó en Roma, en diciembre de 1978, una "Reunión de expertos sobre los aspectos jurídicos de la contaminación provocada por la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo en el Mediterráneo". Al término de la reunión se adoptaron una serie de recomendaciones que podrían servir de base para la elaboración de un Protocolo anexo al Convenio de Barcelona sobre prevención de la contaminación causada por la exploración y explotación de los fondos marinos. (40)

Hay que mencionar que en el Anteproyecto de Protocolo para la protección del Mar Mediterráneo contra la

-
- (37) Art. 7 del Convenio de Barcelona de 16 de febrero de 1976 para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación. PNUMA.- "Plan de Acción para el Mediterráneo y Acta Final de la Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados ribereños de la Región del Mediterráneo sobre la protección del Mar Mediterráneo". Nueva York, 1978 (p.29).
- (38) Art. 4-2 del Convenio de Barcelona.Op.cit. en la Nota 37 (p. 29).
- (39) Apartado 3 de la Resolución Nº 2 de la Conferencia de Barcelona. Op.cit. en la Nota 37 (p.16).
- (40) IJO/UNEP.- "Study of requisite legal measures and controls for the prevention and control of pollution resulting from exploration and exploitation of the continental shelf and the seabed and its subsoil in the Mediterranean". Background Paper Nº 5; "Result of the work of the Meeting of Experts" y "Report of the Working on civil liability, compensation for damage and guarantee funds". Anexos C y D. Roma, 1978.

contaminación de origen terrestre, elaborado en 1977 bajo los auspicios del PNUMA, se había incluido una disposición similar a la del Convenio de París, por la que se preveía que el Protocolo se aplicaría a las descargas contaminantes procedentes de estructuras artificiales fijas instaladas en el mar, que estuvieran bajo la jurisdicción de una Parte (41). Esta disposición fue, no obstante, modificada a petición de la delegación española, mediante la adición de la frase siguiente: "y que no se dediquen a la exploración y explotación de los recursos minerales de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo". Al incorporarse este texto al Protocolo sobre la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre, adoptado en Atenas el 17 de mayo de 1980 (42), se evita la confusión acerca de la normativa aplicable a dos fuentes de contaminación que, por sus distintas características, requieren un tratamiento jurídico diferenciado.

Como en el caso del Convenio de Helsinki, el Protocolo de Barcelona sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales prevé que las Partes se esforzarán por mantener y fomentar planes de urgencia y medios destinados a luchar contra la contaminación del mar por estas sustancias; entre esos medios deberán figurar el equipo, los buques, las aeronaves y el personal necesarios para poder actuar en situaciones de emergencia. (43)

4.- Región de los Golfos

El Convenio regional para cooperar sobre la protección del medio marino contra la contaminación, adop

(41) Art. 3-2 del Anteproyecto. Doc. UNEP/IG.11/3/Annex 3. Ginebra 11 de noviembre de 1977.

(42) Art. 4-2 del Protocolo de Atenas de 17 de mayo de 1980 sobre Protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre. PNUMA.- "Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados ribereños de la Región del Mediterráneo para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre". Nueva York, 1980. (p.12).

(43) Art. 3 del Protocolo de Barcelona de 16 de febrero de 1976 sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales. Op.cit. en la Nota 37 (p.54).

tado en Kuwait el 24 de abril de 1978, obliga a las Partes a tomar las medidas adecuadas para prevenir, reducir y combatir la contaminación de la zona marítima provocada por la exploración y explotación del lecho del mar territorial y de su subsuelo, y de la plataforma continental, incluidas la prevención de accidentes y la lucha contra las emergencias contaminantes que puedan producir daño al medio marino (44). Las Partes se comprometen asimismo a procurar incluir una evaluación ambiental en cualquier actividad de planificación a realizar en su territorio (especialmente en las zonas costeras), que pueda implicar riesgos considerables de contaminación. (45).

En el Plan de Acción para la protección y desarrollo del medio marino y las zonas costeras de Bahrain, Irán, Kuwait, Omán, Qatar, Arabia Saudita y los Emiratos Arabes Unidos, se recomienda al PNUMA que organice grupos de trabajo intergubernamentales para que elaboren protocolos adicionales sobre diversos temas, incluido el de la contaminación causada por la exploración y explotación de la plataforma continental y de los fondos marinos y su subsuelo. (46)

Por último, tanto el Convenio como su Protocolo relativo a la cooperación regional para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales recogen el compromiso de las partes de tomar las medidas necesarias para hacer frente a las situaciones de emergencia que produzcan contaminación, así como de contar con los planes de urgencia y los medios adecuados (equipos buques, aeronaves y personal) para combatir la contaminación causada por estas sustancias. (47).

IV.- BASES PARA UN POSIBLE CONVENIO

En el plano doctrinal, el Consejo Europeo sobre Derecho del Medio Ambiente ha discutido los principios generales que

-
- (44) Art. VIII del Convenio de Kuwait de 24 de abril de 1978 para cooperar sobre la protección del medio marino contra la contaminación. PNUMA.- "Final Act of the Kuwait Regional Conference of Plenipotentiaries on the Protection and Development of the Marine Environment and the Coastal Areas". Nueva York, 1978 (p.33).
- (45) Art. XI-a) del Convenio de Kuwait.- Op.cit. en la Nota 44 (p.34)
- (46) Apartado 24 del Plan de Acción. Op.cit. en la Nota 44 (p.24).
- (47) Art.IX-a) del Convenio de Kuwait y art.II-2 del Protocolo anexo al mismo. Op.cit. en la Nota 44 (pp.33 y 52).

deberían inspirar un posible Convenio en la materia y, el 19 de abril de 1978, adoptó un "Proyecto de Convenio relativo a la deterioración del medio marino provocada por la exploración y explotación del fondo marino y de su subsuelo en las zonas marítimas sometidas a la jurisdicción nacional de los Estados", en el que actuaron de ponentes los profesores Emmanuel du Pontavice y Alexandre C. Kiss (48). Este último ha realizado, bajos los auspicios del PNUMA, un interesante "estudio de la explotación minera y de la prospección del mar dentro de los límites de la jurisdicción nacional". (49)

A un nivel más práctico, cabe recordar las recomendaciones adoptadas por el Grupo de Expertos Jurídicos del PNUMA y de la OJI (Roma, 1978), que podrían servir de base para la elaboración de un Protocolo sobre prevención de la contaminación causada por la exploración y explotación de la plataforma continental y del fondo del mar y su subsuelo en el Mediterráneo. (50)

Examinemos brevemente estas recomendaciones, que podrían agruparse en los apartados siguientes: Evaluación ambiental y medidas administrativas previas a la concesión de la autorización de las actividades, medidas de seguridad en las operaciones de exploración y explotación, medidas para luchar contra la contaminación sobrevenida y responsabilidad civil por daños.

1.- Evaluación ambiental

Antes de conceder la correspondiente autorización para la exploración y explotación de los fondos marinos situados bajo su jurisdicción, el Estado ribereño deberá exigir la realización de una evaluación del impacto que pueda causar en el medio ambiente las actividades propuestas. Este estudio debería comprender los siguientes puntos: a) límites geográficos del área en que hayan de realizarse las operaciones; b) análisis del estado inicial del área en cuestión, que describa los rasgos biológicos del medio marino; c) naturaleza y objetivo de las actividades propuestas; d) métodos y medios que se vayan a emplear; e) evaluación de los efectos sobre el medio ambiente de las instalaciones y de sus ope

(48) Conseil Européen du Droit de l'Environnement. Estrasburgo, 1978.

(49) Alexandre C. Kiss.- "Etude de l'exploitation miniere et du forage en mer dans les limites de la jurisdiction national!" Doc. UNEP/WG/24/2. Ginebra, 1978.

(50) Doc.cit. en la Nota 40.

raciones; f) medidas previstas para prevenir, reducir o eliminar cualquier daño que se pueda causar al medio ambiente; g) medidas previstas para la remoción de las instalaciones y para la rehabilitación del medio marino al término de las operaciones.

El Estado podrá solicitar cualquier información adicional que estime pertinente para la necesaria evaluación, y si considera que las actividades propuestas causarán contaminación (51), deberá denegar la autorización.

2.- Medidas administrativas

Las peticiones de autorización deberán ser publicadas al menos en dos periódicos y comunicadas a las autoridades competentes de los Estados que pudieren verse afectados por las actividades. Deberá realizarse algún tipo de audiencia pública, en la que tanto los representantes de los Estados como los particulares afectados puedan exponer sus puntos de vista.

La concesión de las autorizaciones tendrá que ser hecha pública y deberá proveerse algún sistema jurídico que permita a los presuntos afectados impugnar la concesión en cuestión, de conformidad con el derecho interno del Estado autorizante.

3.- Medidas de seguridad

Para garantizar la seguridad de las operaciones de exploración y explotación de los fondos marinos, se deberán prever las siguientes medidas: a) registro obligatorio de las instalaciones; b) establecimiento de estándares técnicos mínimos para la construcción, utillaje y mantenimiento de las instalaciones y tuberías; c) establecimiento de estándares mínimos de las descargas permisibles en las actividades de exploración y explotación; d) exigencia de ciertos equipos en los buques y en las instalaciones para impedir las descargas no autorizadas en el medio marino; e) exigencia de personal cualificado.

(51) La contaminación queda definida como la "introducción directa o indirecta por el hombre de substancias o energía en el medio marino, que produzca efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas (incluida la pesca), deterioro de la calidad del agua y menoscabo de los lugares de esparcimiento".

lificado; f) establecimiento de zonas de seguridad en torno a las instalaciones; g) establecimiento de reglas uniformes sobre el almacenamiento de crudos; h) exigencias sobre la colocación de las tuberías; i) exigencia de la remoción de las instalaciones al término de las actividades; j) exigencia de vigilancia ("monitoring") de la contaminación.

4.- Medidas para combatir la contaminación

Las medidas hasta ahora enunciadas son de carácter preventivo, pero si, por el motivo que fuere, se provocara la contaminación, hay que prever medidas para combatirla físicamente y minimizar sus efectos. A estos efectos, los Estados deberán contar con un plan de urgencia y disponer de los medios mínimos adecuados, tanto en personal como en material (buques, aeronaves, y equipo).

Este punto no queda muy desarrollado por haber ya en vigor un Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras substancias perjudiciales.

5.- Responsabilidad civil por daños

Es la última fase del proceso: una vez producida la contaminación y causados los daños, hay que procurar reducir sus efectos mediante una adecuada indemnización de las víctimas.

Se opta por la responsabilidad objetiva del explotador de la instalación, salvo en los casos de guerra o acción u omisión dolosa de la víctima. Ahora bien, esta responsabilidad deberá quedar limitada, excepto cuando se pruebe que el daño fue provocado por una acción u omisión del explotador con intención de causarla. Se obliga al explotador a tener su responsabilidad cubierta por un seguro u otra garantía financiera (con posible exención cuando se trate de un Estado).

Se prevé una dualidad de jurisdicciones para interponer la acción de indemnización por daños: la del Estado en el que se sufran los daños o la del Estado que ejerce derechos soberanos en la zona en que se halle la instalación. Las sentencias serán aplicables en todos los Estados Parte, una vez cumplidos los requisitos correspondientes, salvo en los casos de fraude o indefensión del acusado.

Se recomienda, por último, la creación de un Fondo

Internacional de Garantía, que asegure en cualquier caso la indemnización de las víctimas y financie las actividades de protección ambiental.

V.- CONVENIO DE LONDRES DE 1976 SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL

1.- Alcance

El Convenio sobre responsabilidad civil por daños por contaminación de hidrocarburos, derivada de la explotación y explotación de los recursos minerales del subsuelo marino, adoptado en Londres el 17 de diciembre de 1976, persigue como objetivo garantizar una indemnización suficiente de las víctimas de la contaminación, y adoptar reglas y procedimientos uniformes para dirimir las cuestiones de responsabilidad civil y obtener una indemnización adecuada en tales casos. (52)

El Convenio se aplica únicamente a los daños por contaminación que se deriven de un siniestro producido, más allá de la línea de bajamar, en una instalación sometida a la jurisdicción de un Estado Parte que ejerza, en la zona donde aquella se halle, derechos soberanos a los efectos de la exploración y explotación de los fondos marinos y su subsuelo, y que surtan efectos en el territorio de un Estado Parte o en zonas en las que, de conformidad con el Derecho Internacional, dicho Estado ejerza soberanía sobre los recursos naturales. Se aplica asimismo a las medidas preventivas adoptadas para prevenir o minimizar tales daños. (53)

La forma un tanto barroca con la que se fija el alcance del Convenio obedece a una cuestión de precisión jurídica, ya que el término "territorio" -en el que se incluyen las aguas interiores y el mar territorial- no cubre la plataforma continental ni, aún menos, la zona económica exclusiva, concepto inaceptable a la sazón por la mayoría de los Estados representados en la Conferencia de Londres. De aquí que se recurriera a la forma vaga de "zonas en las que, de conformidad con el Derecho Internacional, el Estado ejerza soberanía sobre los recursos". Esta hábil fórmula, sin embargo, no resolvería del todo el problema, ya que dos delegaciones hicieron constar en ac

(52) Preámbulo del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,003).

(53) Arts. 2 y 1-4 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (pp.1,004 - 1,005).

ta sus interpretaciones divergentes; así, mientras Suecia estimaba que el Convenio se aplicaba a los daños que se produzcan encima de los fondos marinos, los Países Bajos consideraba que no era aplicable en las aguas suprayacentes (54). En este punto, concuerdo con Bollecker-Stern en que, a la luz del Derecho Internacional emergente, la interpretación correcta es la sueca; el Convenio será de aplicación en la zona económica exclusiva (55), que ha sido definida como una zona en la que "el Estado ribereño tiene derechos soberanía para los fines de exploración y explotación...de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y las aguas suprayacentes...". (56)

Para la adecuada precisión del alcance del Convenio, sus autores tuvieron que definir los términos "daño por contaminación" e "instalación". Por el primero se entiende "cualquier pérdida o daño causado fuera de una instalación por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de la instalación", quedando incluido en la definición el coste de las medidas preventivas y las pérdidas o daños adicionales causados fuera de la instalación por tales medidas (57). Esta definición coincide, con las adaptaciones del caso, con la contenida en el Convenio de Bruselas de 1969 sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. (58)

La definición de instalación es sumamente compleja y cubre una serie de distintos supuestos: a saber: a) pozos o dispositivos utilizados para la exploración, producción, tratamiento, almacenamiento, transporte o recuperación del caudal de crudos de petróleo de los fondos marinos o de su subsuelo; b) pozos que, habiendo sido ex

-
- (54) Actas de la reunión de 17 de diciembre de 1976. Doc.CL.37 (76). Londres, 1976. (p.2). Ver Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (p.731).
- (55) Brigitte Rollecker-Stern.- "A propos de l'accident d'Ecofisk: problemes posés par la pollution provoquée par les installations de production pétroliere off-shore". Annuaire Français de Droit International. Vol. XXIV, 1978 (p.789).
- (56) Párrafo 1-a) del art.56 del PCSDM. Op.cit. en la Nota 15 (p. 24)
- (57) Art. 1-4 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,004).
- (58) Art. 1-6 del Convenio de Bruselas de 29 de noviembre de 1969 sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Op.cit. en la Nota 8. Vol.II92) (p.117).

plotados, hubieran sido abandonados después de la entrada en vigor del Convenio; c) pozos utilizados para la exploración, producción o recuperación del caudal de gases procedentes de los fondos marinos o de su subsuelo, durante el período de perforación; d) pozos utilizados para la exploración de otros recursos minerales, siempre que dicha exploración llevare aparejada una perforación profunda del subsuelo de los fondos marinos; e) dispositivos utilizados para el almacenamiento de crudos de petróleo procedentes de los fondos marinos o de su subsuelo. Estos pozos o dispositivos habrán de estar, en su totalidad o en parte substanciales, situados en el mar, más allá de la línea de bajamar. (59)

Dado que en el artículo 2 ya se ha mencionado que el Convenio sólo es aplicable a los siniestros producidos en una instalación "más allá de la línea de bajamar", creo que dicha referencia en la definición de "instalación" -ya de por sí compleja y farragosa- es redundante y superflua. (60)

2.- Responsabilidad civil

El Convenio establece como principio general la responsabilidad objetiva del explotador de la instalación por los daños de contaminación causados como consecuencia de un siniestro. Caso de haber varios explotadores, todos ellos serán mancomunada y solidariamente responsables. (61)

Por "explotador" se entiende a la persona designada como tal por el Estado controlador o, en ausencia de designación, la persona que ejerza el control global de las actividades realizadas en la instalación (62). La definición se diferencia de otras contenidas en convenios similares -como el de París de 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear o el de Viena de 1963 sobre la responsabilidad civil por daños nucleares (63)- en que, de un lado, no recoge junto a la "de-

(59) Art. 1-2 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (pp.1,003-1,004).

(60) Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (p.732).

(61) Párrafos 1 y 2 del art. 3 del Convenio de Londres. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,005).

(62) Art. 1-3 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,004).

(63) Apartado a-vi) del art. 1 del Convenio de París de 29 de ju-
.../.

signación" el supuesto de "reconocimiento" como explotador por parte del Estado y, de otro, introduce la idea de "control global de las actividades" a falta de designación.

El Convenio prevé cuatro supuestos de exención de la responsabilidad del explotador:

- a) Cuando los daños provengan de actos de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o fenómenos naturales de carácter excepcional (64). Esta excepción es idéntica a la prevista en el Convenio de Bruselas de 1969, si bien difiere de la incluida en los convenios de responsabilidad por daños nucleares en lo referente a los "fenómenos naturales". (65)
- b) Cuando los daños sean total o parcialmente causados por una acción u omisión realizada con la intención de causarlos por parte de la persona que los sufrió o por negligencia de dicha persona, el explotador podrá ser total o parcialmente exonerado de su responsabilidad (66). El Convenio de Bruselas de 1969 contiene una formulación idéntica al de Londres, pero añade el supuesto de exoneración plena cuando el daño haya sido "totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños" (67); es decir, en caso de sabotaje. Dubais ha criticado que el Convenio de Londres no siguiera en este punto al de Bruselas, por estimar injustificado el imponer un riesgo de carácter político de tal magnitud a los explotadores de la instalación. (68)

(63)...julio de 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear; y párrafo 1-c) del art. 1 del Convenio de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares. OIEA.- "Convenios Internacionales sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares", Viena, 1966 (pp.210-187).

(64) Art. 3-3 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,005).

(65) Párrafo 2-a) del Art. 3 del Convenio de Bruselas de 1969, art. 9 del Convenio de París de 1960 y párrafo 3-b) del art. 4 del Convenio de Viena de 1963. Op.cit. en las Notas 58 (p.117) y 63 (pp. 218 y 192).

(66) Art. 3-5 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1006).

(67) Párrafos 3 y 2-b) del Convenio de Bruselas de 1969. Op.cit. en la Nota 58 (pp.117-118).

(68) Bernard A. Dubais.- "The 1976 London Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage from Offshore Operations". Journal of Maritime Law and Commerce IX(1), 1977 (pp.63-64).

- c) En el supuesto de siniestro ocurrido en un pozo abandonado cinco años después de la fecha del abandono, el explotador no será responsable de tal siniestro si cumplió en su día todos los requisitos exigidos al efecto por el Estado controlador. (69)
- d) En caso de accidente nuclear no será responsable el explotador si, en virtud de un convenio internacional o de conformidad con la legislación nacional aplicable al supuesto, la responsabilidad recae sobre el explotador de la instalación o buque nuclear (70). Cabe reseñar que, al referirse a los convenios internacionales aplicables, el Convenio menciona expresamente los de París de 1960 y Viena de 1963, así como el de Bruselas de 1962 sobre responsabilidad de los explotadores de buques nucleares, de los cuales tan sólo el de París está en vigor.

La responsabilidad civil fue uno de los temas más debatidos en la Conferencia de Londres. Se discutió sobre si la responsabilidad del explotador debería ser limitada o ilimitada, si las eventuales normas de limitación deberían ser uniformes o permitir cierta latitud a los Estados que quisieran establecer límites más elevados, si los topes deberían ser rígidos o fácilmente modificables... Se lograron finalmente fórmulas transaccionales que, si bien no satisficieron plenamente a ninguna delegación, permitieron llegar a un acuerdo. El compromiso logrado se basa en los siguientes criterios: establecimiento de unos topes a la responsabilidad civil del explotador, reconocimiento de un margen de discrecionalidad para los Estados que quieran establecer pautas más elevadas en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, imposición al explotador de una garantía financiera y creación de un comité con competencia para modificar los límites de la responsabilidad y los topes de la garantía financiera. (71)

a) Limitación de la responsabilidad

El Convenio autoriza al explotador a limitar su responsabilidad, para cada instalación y con respecto a cada siniestro, a una cuantía de 30 millones de derechos especiales de giro hasta el 1º de mayo de

(69) Art. 3-4 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,005).

(70) Art. 14 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,011).

(71) Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (p.736).

1982, y de 40 millones a partir de dicha fecha. (72).

Algunas delegaciones (Noruega, Suecia) se habían opuesto a la limitación de la responsabilidad; otras (RFA, Bélgica, Dinamarca) encontraban el límite demasiado bajo y pretendían aumentarlo en 10 millones; otras (Francia) apoyaban un límite inferior que debería tener carácter uniforme. Al fin se llegó a un acuerdo sobre la fórmula anteriormente citada, pero con la adición de dos elementos correctores: la posibilidad de modificar las cantidades y de establecer límites más elevados. Para lo primero se previó la creación de un Comité, compuesto por representantes de los Estados Parte, que podría modificar los límites establecidos; las decisiones al efecto deberán ser adoptadas por una mayoría de 3/4, requiriéndose la unanimidad para su entrada en vigor (73). Este procedimiento simplificado de enmienda (la aceptación puede hacerse expresa o tácitamente) facilita la adecuada corrección de los topes previstos, tanto para los límites de la responsabilidad como para la cuantía de la garantía financiera, sin necesidad de recurrir al sistema tradicional de convocatoria de una conferencia de revisión (74). Dubais, sin embargo, se pregunta si merece la pena un procedimiento tan complicado cuando los Estados pueden fijar unilateralmente unos límites más elevados. (75).

El segundo correctivo supuso una concesión a las delegaciones nórdicas, especialmente la noruega, que condicionó su aceptación de la limitación de la responsabilidad a que se permitiera a los Estados establecer un sistema de responsabilidad ilimitada en los casos de "contaminación doméstica" (76). En consecuencia, el Convenio permite a los Estados Parte establecer bien un sistema de responsabilidad limitada, bien límites de responsabilidad más elevados, en los supuestos en que los daños sean causados por instalaciones controladas por dichos Estados y surtan sus efectos en zonas sometidas a la jurisdicción de un Estado Parte, con tal de que no se produzca discrimina

(72) Art. 6-1 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,006).

(73) Art. 9 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (pp.1,009-1,010).

(74) Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (p.739).

(75) Dubais.- Op.cit. en la Nota 68 (p.75).

(76) Carl A. Fleischer.-"Oil Spills:Convention to limit liability". Environmental Policy and Law 1977 (3) (p.76).

ción alguna basada en la nacionalidad. (77)

Semejante disposición fue objeto de duras críticas, especialmente por parte de la delegación francesa, por estimar que atentaba contra el deseable principio de la uniformidad normativa; al permitir una elevación unilateral de los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio e incluso con la implantación de un sistema de responsabilidad ilimitada, se desnaturalizaba uno de los objetivos básicos del Convenio, cual era el de fijar unos límites razonables y homogéneos para el explotador, y se conseguiría que las cifras previstas pasarían a suponer el nivel mínimo de responsabilidad en vez del topo máximo (78). Constituye, a juicio de Dubais, un peligroso precedente, ya que supedita los intereses generales de la Comunidad Internacional a los particulares de un Estado (79). Comparto, en gran medida, las críticas formuladas, pues la falta de uniformización en un tema tan importante crea un elemento perturbador de inseguridad jurídica.

b) Obligación de una garantía financiera

Para que los explotadores estén en condiciones de hacer frente a la responsabilidad en que pudieran incurrir, el Convenio les obliga a tener un seguro o cualquier otra garantía financiera. Cada Estado controlador podrá fijar la cuantía, tipo y condiciones de estas garantías, con tal de que la cuantía no sea inferior a 22 millones de derechos especiales de giro hasta el 1º de mayo de 1982, o a 35 millones a partir de dicha fecha. Para poder beneficiarse de la limitación, el explotador deberá constituir ante el tribunal competente un fondo cuya cuantía total ascienda al límite de su responsabilidad. (80)

A diferencia del Convenio de Bruselas de 1969, en que la suma asegurada coincide con el límite de

-
- (77) Art. 15-1 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,012).
- (78) Actas de la reunión de 16 de diciembre de 1976. Doc.CL.37 (76). Londres, 1976 (p. 12).
- (79) Dubais.- Op.cit. en la Nota 68 (p.76).
- (80) Arts. 8-1 y 5 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,008).

responsabilidad (81), el Convenio de Londres -ademas de romper la uniformidad normativa- establece cantidades diferentes para el limite de la responsabilidad y para la cobertura de la garantía financiera. (82).

El Convenio prevé dos excepciones a la obligatoriedad del seguro: en casos de sabotaje o terrorismo y cuando el explotador sea un Estado. La primera de las excepciones -que tiene carácter original pues no figura en otros convenios similares- se basa en la dificultad de hallar en el mercado seguros que cubran daños por acciones terroristas con límites tan elevados (83). La Conferencia de Londres aceptó incluir la exención en el entendimiento de que el Estado controlador debería procurar que los explotadores concertaran el máximo seguro posible, cuenta tenida de su disponibilidad y costo (84). La exención, sin embargo, no está formulada en términos de general aplicación, puesto que el Convenio se limita a prever la posibilidad de que un Estado controlador exima en todo o en parte al explotador de la obligación de tener una garantía financiera que cubra los daños totalmente causados por actos de sabotaje o terrorismo. (85)

La segunda excepción exime al Estado que sea explotador de una instalación de la obligación de tener un seguro u otra garantía financiera (86), ya que el Estado es su propio asegurador. El Convenio de Bruselas de 1969 adopta una actitud diferente en el tema ya que, si bien excluye la aplicación de sus disposiciones a los buques que sean propiedad del Estado, impone a tales buques la obligación de llevar un certificado, expedido por el Estado del pabellón, en el que se haga constar que la responsabilidad civil por daños está cubierta por el Estado en cuestión hasta los límites establecidos en el Convenio. (87)

-
- (81) Art. 7-1 del Convenio de Bruselas de 1969. Op.cit. en la Nota 58 (p.117).
- (82) Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (p.738).
- (83) Declaración del Observador del "Oil Exploration and Production Forum". Actas de la reunión de 15 de diciembre de 1976 Doc.CL.37(76). Londres, 1976 (pp. 3-4).
- (84) Actas de la reunión de 16 de diciembre de 1976. Doc.cit. en la Nota 78 (p.4).
- (85) Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (p.738).
- (86) Art. 8-5 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,009).
- (87) Art.7-12 del Convenio de Bruselas de 1969. Op.cit. en la Nota 58 (p.122).

El criterio que finalmente prevaleció fue criticado por la delegación francesa, tanto por romper la uniformidad legal como por prejuzgar sin bases suficientes las condiciones futuras del mercado de seguros, al fijar el tope de 35 millones para después de 1982 (88). Dubais, a su vez, censura la libertad de decisión de los distintos Estados para fijar la cuantía, tipo y condiciones del seguro, lo que puede provocar una pluralidad de regímenes, en perjuicio de las compañías explotadoras que suelen concertar pólizas de alcance mundial (89). Una vez más, creo que estas críticas son fundadas y que hubiera sido más adecuado seguir el régimen del Convenio de Bruselas. Se ha argumentado en pro de la falta de uniformización que los explotadores suelen contar en la práctica con fondos adicionales a los suministrados por los seguros para hacer frente a sus responsabilidades (90). Más, qué ocurrirá cuando el explotador no disponga de semejantes fondos...?.

3.- Procedimiento

Dentro de los aspectos procesales a los que se refiere el Convenio caben destacar los siguientes: plazos para el ejercicio de la acción procesal, tribunales competentes y ejecución de las sentencias.

a) Plazos

El Convenio prevé que el derecho a indemnización caducará un año después de que la víctima haya tenido conocimiento del daño o haya debido tener razonablemente conocimiento del mismo. En cualquier caso, no podrá interponer una acción después de transcurridos cuatro años a partir del momento en que se produjo el siniestro que provocó el daño. (91)

El Convenio de Bruselas de 1969 establece unos períodos más amplios (3 a 6 años respectivamente) y empieza a contar el primero de los plazos a partir

(88) Actas de la Reunión de 16 de diciembre de 1976. Op.cit. en la Nota 78 (p.12).

(89) Dubais.- Op.cit. en la Nota 68 (p.68).

(90) Fleischer.- Op.cit. en la Nota 76 (p.78).

(91) Art. 10 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,010).

del momento en que se haya causado el daño (92). También son más amplios (10 años) los plazos de prescripción previstos en los convenios de tipo nuclear (París de 1960, Bruselas de 1962 y Viena de 1963), plazos que se cuentan a partir del momento en que se produjo el siniestro (93). Tales convenios permiten a la legislación del Estado del tribunal competente fijar otros plazos de caducidad, siempre que no sean inferiores a 3 años (2 años en el caso del Convenio de París), ni superiores a 10; en estos casos, el plazo se empezará a contar a partir de la fecha en que la víctima haya tenido o hubiera debido tener conocimiento de los daños, así como del explotador responsable de los mismos. (94)

La diferencia en la extensión de los plazos entre el Convenio de Londres y los convenios nucleares podría explicarse por el hecho de que los daños nucleares pueden tardar más tiempo en ponerse de manifiesto. Lo que no parece ya tan justificada es la diferencia con el Convenio de Bruselas de 1969, dado que el tipo de los daños es similar. Los plazos de 1 y 4 años para la prescripción de la acción procesal me parecen demasiado cortos, especialmente el primero de ellos. (95)

b) Foro

Como en el caso del Convenio de Bruselas de 1962 (96), el de Londres permite a la víctima la posibilidad de optar entre dos foros: los tribunales del Estado Parte en donde se sufrieron los daños de contaminación o los tribunales del Estado controlador

-
- (92) Art. 8 del Convenio de Bruselas de 1969. Op.cit. en la Nota 58 (p.122).
- (93) Art.8-a) del Convenio de París de 1960 y art.6-1 del Convenio de Viena de 1963. Op.cit. en la Nota 63 (pp.216 y 194). También art.5-1 del Convenio de Bruselas de 25 de mayo de 1962 sobre la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares. Op.cit. en la Nota 63 (p.229).
- (94) Arts. 8-c) del Convenio de París de 1960, 5-3 del Convenio de Bruselas de 1962 y 6-3 del Convenio de Viena de 1963. Op.cit. en la Nota 63 (pp. 216, 229 y 194).
- (95) Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (p.740).
- (96) Art.10-1 del Convenio de Bruselas de 1962.Op.cit. en la Nota 63 (p.231).

(97). Es de señalar que los autores del Convenio no han sido consecuentes con la terminología utilizada en el artículo 2 que habla de "territorio", y da una interpretación ampliada de su alcance. En consecuencia, se han visto obligados a añadir que, a los efectos del artículo 11, se considera como sufridos en un Estado los daños producidos en una zona donde, de conformidad con el Derecho Internacional, el Estado tiene derechos soberanos sobre los recursos. (98)

La dualidad de tribunales prevista en el Convenio de Londres contrasta con el sistema de foro único establecido en los de París y Viena -Estado donde se produce el accidente (99)- o en el de Bruselas de 1969 -Estado en cuyo territorio se sufre el daño (100)-. Esta duplicidad puede plantear una serie de dificultades en el caso de que las víctimas de la contaminación recurran a tribunales distintos. Los trámites procesales suelen variar de un Estado a otro e incluso las sentencias de los tribunales podrían ser diferentes para un mismo supuesto. De aquí que hubiera sido más adecuado, a mi juicio, el establecimiento de una jurisdicción única: la del Estado controlador.

La cuestión, sin embargo, viene en parte prejudgada al establecer el Convenio que, una vez constituido el fondo requerido para la limitación de la responsabilidad del explotador, los tribunales del Estado en que dicho fondo haya sido constituido serán los únicos competentes para pronunciarse sobre cualquier cuestión relativa al prorrateo y distribución del fondo (101). El explotador tendrá, por tanto, en sus manos la determinación del tribunal competente "de facto", al decidir donde ha de constituir el fondo.

Ya hemos visto que, para poder limitar su responsabilidad, el explotador deberá constituir el fondo "ante el tribunal u otra autoridad competente de

-
- (97) Art. 11 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,010).
- (98) Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (p.740).
- (99) Arts.13-a) del Convenio de París de 1960 y 11-1 del Convenio de Viena de 1963. Op.cit. en la Nota 63 (pp.218 y 196).
- (100) Art. 9-1 del Convenio de Bruselas de 1961. Op.cit. en la Nota 58 (p.122).
- (101) Art. 11-3 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,011).

cualquiera de los Estados Parte en los que se interponga la acción" (102). Qué ocurrirá en el supuesto de que se ejerzan diversas acciones en distintos tribunales?. Tendrá el explotador que constituir un fondo en cada uno de estos tribunales?...

La respuesta es, en opinión de Dubais, negativa. El Convenio dice que el explotador deberá constituir el fondo ante el tribunal o autoridad competente de cualquiera de los Estados Parte. Si los autores del Convenio hubieran contemplado esta posibilidad de una pluralidad de fondos habrían suprimido la palabra "cualquiera". Esta interpretación viene corroborada por la redacción del artículo 11, que dice que "los tribunales del Estado Parte en que se haya constituido el fondo serán los únicos competentes...". (103)

c) Ejecución de sentencias

Para la ejecución de las sentencias de los tribunales competentes en el territorio de otros Estados Parte, el Convenio requiere que la sentencia sea definitiva y ejecutoria en el Estado del foro, y que las formalidades procesales exigidas por el Estado donde se pretende ejecutar hayan sido debidamente cumplimentadas. Se prevé dos excepciones a la ejecutabilidad de las sentencias: cuando éstas hayan sido obtenidas mediante fraude y cuando el demandado no haya sido notificado en un plazo razonable, ni tenido oportunidades para presentar su defensa. (104)

El Convenio de Viena contiene una excepción adicional: cuando la sentencia sea contraria al orden público del Estado donde se pretenda ejecutar o no se ajuste a las normas fundamentales de la justicia (105). La delegación belga propuso la inclusión en el Convenio de una cláusula similar, pero tal sugerencia no fue retenida por la Conferencia (106). La

(102) Art. 6-5 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,007).

(103) Dubais.- Op.cit. en la Nota 68 (p.69).

(104) Art. 12 del Convenio de Londres de 1976. Op.cit. en la Nota 28 (p.1,011).

(105) Párrafo 1-c) del Art. 12 del Convenio de Viena de 1963. Op.cit. en la Nota 63 (p.197).

(106) Actas de la reunión de 16 de diciembre de 1976. Op.cit. en la Nota 78 (p.7).

fórmula adoptada por el Convenio de Londres parece la más adecuada al caso, pues la solución del Convenio de París -ausencia de exenciones (107)- puede no ofrecer suficiente garantía, y la del Convenio de Viena es demasiado imprecisa y da pie a posibles abusos. (108)

4.- Conclusiones

El tema de la responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos derivada de la exploración y explotación de los fondos marinos es sumamente complejo y delicado, pues plantea numerosos problemas de índole científica, técnica, jurídica, económica, financiera y actuarial. El principal mérito de la Conferencia de Londres ha sido el de haber abordado por primera vez el tema de forma rigurosa y ofrecido una solución válida. (108)

El Convenio fue adoptado no sin dificultades debido a la disparidad de posiciones en presencia. A diferencia de otras conferencias similares en que se actuó por consenso, la Conferencia de Londres tuvo que recurrir al tradicional sistema de votación mayoritaria, incluso para la adopción del Convenio, en la que se abstuvieron las delegaciones de la RFA y Francia (109). Como indica Fleischer, el Convenio fue el resultado de un compromiso entre el interés de los que pretenden el máximo de indemnización posible para las víctimas de la contaminación y el interés de los eventuales responsables del pago de la indemnización: las compañías petrolíferas y, en último término, los Estados. (110)

Para Dubais, el compromiso plantea más problemas que soluciones, ya que sacrifica ciertos estándares de la práctica internacional tendientes a establecer un régimen uniforme de responsabilidad civil, estableciendo un precedente que puede tener funestas consecuencias. El triunfo que supuso la adopción del Convenio puede convertirse en una victoria pírrica (111). Bollecker-Stern, por su parte, estima que el Convenio se conforma con un comien-

(107) Art. 13-d) del Convenio de París de 1960. Op.cit. en la Nota 63 (p.219).

(108) Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (p.741).

(109) Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (p.730).

(110) Fleischer.- Op.cit. en la Nota 76 (p.76).

(111) Dubais.- Op.cit. en la Nota 68 (pp.63-64).

zo de armonización de normas jurídicas relativas a la responsabilidad privada del explotador. (112)

Aún compartiendo estas críticas, me parece que Dubais exagera un tanto. Pese a sus notables insuficiencias (imprecisión del ámbito de aplicación, carácter semicerrado, falta de uniformidad en la normativa de responsabilidad civil, pluralidad de foros, duplicidades innecesarias y otras deficiencias de técnica jurídica...), el Convenio constituye un instrumento jurídico de gran utilidad para hacer frente a los problemas derivados de la contaminación provocada por la exploración y explotación de los fondos marinos. Como en el caso del Convenio de Oslo de 1972 en lo referente a la contaminación causada por vertidos, el Convenio de Londres supone un primer hito en el tratamiento jurídico internacional de un nuevo tipo de contaminación que puede acarrear graves consecuencias ecológicas, económicas y sociales, y, en consecuencia, puede servir de modelo y estímulo para los Estados ribereños de otras regiones marítimas (113). Los trabajos iniciados en la Zona del Mar Mediterráneo, bajo los auspicios del PNUMA, constituyen un motivo de esperanza.

(112) Rollecher-Stern.- Op.cit. en la Nota 55 (p.785).

(113) Yturriaga.- Op.cit. en la Nota 7 (p.742).

EL PROGRAMA PARA LOS MARES REGIONALES DEL PROGRAMA DE LAS NACIONES

UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE

Por Arsenio Rodríguez (*)

De conformidad con la resolución 2997 (XXVII) de la Asamblea General, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) se estableció "como punto central para las actividades relacionadas con el medio ambiente y para la coordinación en esa esfera dentro del sistema de las Naciones Unidas". El Consejo de Administración del PNUMA definió esas actividades relacionadas con el medio ambiente señalando que constituyen un enfoque amplio y transsectorial de los problemas ambientales, y que deben abarcar no sólo las consecuencias sino también las causas de la degradación del medio ambiente.

El Consejo de Administración del PNUMA ha incluido a los "océanos" entre las esferas prioritarias en las que hay que realizar actividades. A fin de hacer frente en forma integrada a la complejidad de los problemas ambientales del medio oceánico, el Consejo de Administración ha adoptado un enfoque regional aplicado en su Programa para los Mares Regionales. (1)

Aunque los problemas ambientales del medio oceánico tienen alcance mundial, pareció más realista buscarles solución mediante un enfoque regional. Al adoptar dicho enfoque regional, el PNUMA estimó que podría centrarse en problemas específicos de alta prioridad para los Estados de una región determinada, y así responder con mayor rapidez a las necesidades de los gobiernos y ayudar a éstos a movilizar más plenamente sus propios recursos nacionales. Se estimó que la iniciación de actividades de interés común para Estados ribereños sobre una base regional proporcionaría, a la larga, la base para abordar eficazmente los problemas del medio oceánico en general.

El Programa para los Mares Regionales tiene dos elementos fundamentales:

- a) Cooperación entre los gobiernos de las regiones. Como todo programa regional está encaminado a beneficiar a los Estados de la región, se invita a los gobiernos a que participan desde el principio en la formulación, aceptación y

(*) Oficial de Programas del PNUMA.

(1) Los objetivos y estrategias del Programa de Mares Regionales fueron aprobados por la sexta sesión del Consejo de Administración del PNUMA.

preparación de la política del programa. El programa se basa en un plan de acción regional aprobado oficialmente por los gobiernos de la región y lo aplican principalmente las instituciones nacionales de dichos gobiernos. Se celebran reuniones intergubernamentales periódicas para examinar el progreso alcanzado en la ejecución del plan de trabajo convenido para el programa y hacer los ajustes adecuados a fin de satisfacer los deseos de los gobiernos;

- b) Coordinación de la labor técnica por mediación del sistema de las Naciones Unidas. Aunque la aplicación de los programas regionales está a cargo principalmente de instituciones designadas por los gobiernos, se pide a un gran número de organismos especializados de las Naciones Unidas que presten ayuda a esas instituciones nacionales. El PNUMA actúa como coordinador general del programa regional, aunque en algunos casos esa función se limita a la etapa inicial de las actividades. Así pues, el programa se beneficia del apoyo y la experiencia de todo el sistema de las Naciones Unidas.

El aspecto sustantivo de todo programa regional se esboza en un "Plan de Acción", que los gobiernos aprueban oficialmente antes de que el programa entre en la etapa operacional. Todos los planes de acción tienen estructura análoga, si bien las actividades concretas para cada región dependen de las necesidades y las prioridades de la región. Un plan de acción típico tiene los siguientes componentes:

- a) Componente de evaluación. Este componente comprende la evaluación de las causas, magnitud y consecuencias de los problemas ambientales. Las actividades más importantes son la evaluación de la contaminación del mar y los estudios sobre las actividades costeras y marinas y los factores sociales y económicos que pueden influir en la degradación ambiental o ser influenciados por ésta;
- b) Componente de ordenación. La situación del medio ambiente se evalúa a fin de disponer de una base para ayudar a quienes formulan las políticas nacionales a que ordenen sus recursos naturales de manera más eficaz y sostenida. En consecuencia, cada programa regional incluye una amplia gama de actividades en materia de ordenación del medio ambiente. Dichas actividades pueden comprender proyectos regionales de cooperación sobre zonas costeras, aprovechamiento y ordenación, capacitación en evaluación de las consecuencias sobre el medio ambiente, ordenación de las zonas costeras, estuarios y manglares, control de desechos industriales, agrícolas y domésticos, formulación de planes de emergencia para aplicarlos en casos urgentes de contaminación y otras actividades;
- c) Componente jurídico. Un convenio regional jurídicamente obligatorio, elaborado por protocolos técnicos específi-

cos, puede proporcionar un marco jurídico para la cooperación regional y las medidas nacionales. El compromiso jurídico de los gobiernos se expresa claramente en su voluntad política de ocuparse individual y colectivamente de sus problemas ambientales comunes;

- d) Componente institucional. Habida cuenta de que el programa se aplica principalmente mediante instituciones nacionales designadas, cuando es necesario se proporciona asistencia técnica y capacitación a fin de que las instituciones nacionales puedan participar plenamente en el programa. De ser oportuno, se utilizan los mecanismos de coordinación mundiales o regionales existentes. Si los gobiernos lo estiman necesario, pueden crearse mecanismos regionales específicos;
- e) Componente financiero. El PNUMA y otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas proporcionan "capital generador" o financiación catalizadora en las primeras fases de los programas regionales. No obstante, se espera que, a medida que se desarrolla el programa, los gobiernos de la región asuman gradualmente la responsabilidad financiera. Los fondos gubernamentales pueden entregarse a las instituciones nacionales que participan en el programa en forma directa o por intermedio de un fondo fiduciario regional especial al que hacen contribuciones los gobiernos.

Actualmente, con arreglo a las decisiones del Consejo de Administración, hay diez zonas de mares regionales en las que se están ejecutando, o en preparación, los planes de acción: el Mediterráneo (cuyo Plan de Acción se aprobó en 1975); el Mar Rojo (aprobado en 1976); la región del Plan de Acción de Kuwait (aprobado en 1978); la región del África occidental y central (aprobado en 1981); la región del Caribe (cuya aprobación se espera para abril de 1981); la región de los mares de Asia oriental (cuya aprobación se espera para abril de 1981); la región del Pacífico sudoriental (en preparación y cuya aprobación se espera para mediados de 1981); el Pacífico sudoccidental (en preparación y cuya aprobación se espera para 1982); la región de África oriental (en preparación y cuya aprobación se espera para 1983); y el Atlántico sudoccidental (en preparación y cuya aprobación se espera para 1983).

Es esencial tener presente que todos los componentes de un programa regional son interdependientes. Las actividades de evaluación permiten identificar los problemas que requieren atención prioritaria en la región. Se negocian acuerdos jurídicos para fortalecer la cooperación entre los Estados y ocuparse de los problemas identificados. Dichos acuerdos constituyen también instrumentos importantes para que quienes formulan las políticas nacionales ejecuten las actividades de control nacional. Las actividades de ordenación, encaminadas a luchar contra los problemas ambientales existentes y evitar que surjan problemas nuevos, sirven a los Estados para cumplir sus obligaciones convencionales. Las actividades coor

dinadas de evaluación constituyen luego una ayuda a los gobiernos suministrándoles información científica con la cual determinar si los acuerdos jurídicos y las políticas de ordenación son eficaces.

A continuación figura un breve examen de la preparación de acuerdos jurídicos regionales con arreglo al Programa para los Mares Regionales del PNUMA, por considerarse que las actividades jurídicas tendrán sumo interés para las delegaciones que asistan a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM). Al examinar los diversos acuerdos, hay que tener presente el enfoque amplio de las actividades de evaluación ambiental y de ordenación realizadas para apoyar y hacer efectivo el compromiso jurídico de los Estados.

Mediterráneo

Un año después de la Reunión Intergubernamental en que se aprobó el Plan de Acción para el Mediterráneo (2), el PNUMA celebró en Barcelona, del 2 al 16 de febrero de 1976, la Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados Ribereños de la Región del Mediterráneo sobre la Protección del Mar Mediterráneo. La Conferencia de Plenipotenciarios aprobó tres acuerdos regionales:

1. Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación; del Mar Mediterráneo causada por vertidos desde buques y aeronaves;
2. Protocolo sobre la prevención de la contaminación del Mar Mediterráneo causada por vertidos desde buques y aeronaves;
- 3.- Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales.

El Convenio y los dos Protocolos entraron en vigor el 12 de febrero de 1978 y al 12 de marzo de 1981 los habían ratificado 16 Estados mediterráneos y la CEE (3).

El Convenio propiamente dicho puede considerarse un acuerdo amplio en que se dispone la obligación general de tomar "todas las medidas apropiadas... para prevenir, reducir y combatir la contaminación de la Zona del Mar Mediterráneo y para proteger y mejorar

(2) Reunión Intergubernamental sobre la Protección del Mediterráneo, Barcelona, 28 enero - 4 febrero de 1975.

(3) Los quince estados contratantes son Chipre, España, Francia, Grecia, La Jamahiriya Arabe Libia, El Líbano, Malta, Marruecos, Mónaco, Siria, Túnez, Turquía y Yugoslavia.

el medio marino en dicha Zona". (4)

En el Convenio se enumeran las fuentes de contaminación que hay que combatir: contaminación causada por operaciones de vertido, buques, exploración y explotación de la plataforma continental y del fondo del mar, y de origen terrestre. También hay artículos relativos a la cooperación en situaciones de emergencia, la vigilancia, la cooperación científica y tecnológica, y la responsabilidad e indemnización.

Al ratificar un protocolo los Estados aceptan obligaciones más concretas para combatir la contaminación debida a una determinada fuente o para cooperar en algún aspecto de la ordenación del medio ambiente. Los Estados del Mar Mediterráneo consideraron que el Convenio de Barcelona era demasiado general para proporcionar por sí solo protección suficiente; en consecuencia, ningún Estado puede convertirse en parte contratante sin pasar también a ser parte en, por lo menos, uno de los protocolos.

Al parecer esa fórmula flexible se adapta a las necesidades de la región. Es claro que, a pesar de que tienen en común una visión clara de un problema regional común, los Estados ribereños del Mediterráneo son económica, política y culturalmente heterogéneos. Con un convenio general y protocolos "facultativos" los Estados pueden aceptar la obligación jurídica general de cooperar para proteger el mar que comparten e ir asumiendo gradualmente obligaciones más concretas, a medida que lo permita el ambiente económico, social y político nacional.

Ya en la Conferencia de Plenipotenciarios celebrada en Barcelona en 1976, los Estados del Mar Mediterráneo pidieron al PNUMA que, en cooperación con la Organización Mundial de la Salud, iniciara la preparación de un protocolo adicional para combatir la contaminación de origen terrestre. El 17 de mayo de 1980, 12 Estados mediterráneos y la CEE (5) firmaron en Atenas el tercer protocolo sobre el Mediterráneo, a saber, el Protocolo para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre.

Además, los Estados ribereños de la región del Mediterráneo están preparando o negociando los siguientes protocolos:

1. Protocolo relativo a las zonas especialmente protegidas del Mediterráneo (cuya aprobación se espera para 1981); y

(4) Artículo 4, Convenio para la Protección del Mar Mediterráneo, contra la contaminación (Naciones Unidas, Nueva York, 1978).

(5) El protocolo fue suscrito por Chipre, España, Francia, Grecia, la Jamahiriya Arabe Libia, El Líbano, Malta, Marruecos, Mónaco, Túnez y Yugoslavia al igual que por la Comunidad Económica Europea.

2. Protocolo sobre la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo (los expertos gubernamentales deben iniciar las negociaciones en 1983).

La aprobación de los protocolos enumerados en el párrafo 16 estuvo facilitada por numerosos estudios técnicos y exámenes preparados por el PNUMA en cooperación con la OMS, la FAO, la ONUDI, la IUCN y otras organizaciones. También se preparó, a petición de los gobiernos, un estudio preliminar sobre la viabilidad del establecimiento de un fondo interestatal de garantía para la zona del Mediterráneo y la responsabilidad e indemnización por daños resultantes de la contaminación del mar. En 1981 ó 1982 debe celebrarse una reunión de expertos gubernamentales para empezar a examinar las cuestiones incluidas en el estudio. (6)

Mar Rojo

El PNUMA presta apoyo a la ALECSO como coordinadora de un programa regional para la protección y el aprovechamiento del medio marino del Mar Rojo y el Golfo de Adén. En una conferencia intergubernamental celebrada en Jeddah en enero de 1976, los Estados ribereños de la región aprobaron un plan de acción y examinaron el proyecto preliminar de un convenio regional. En enero de 1981 se celebró nuevamente en Jeddah una reunión de expertos jurídicos para reanudar las negociaciones sobre un convenio regional. Se espera que a fines de 1981 se pueda aprobar un convenio definitivo.

Región del Plan de Acción de Kuwait

El PNUMA celebró en Kuwait la Conferencia Regional de Plenipotenciarios sobre la cooperación para la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras, del 15 al 23 de abril de 1978. En la Conferencia, los ocho Estados ribereños de la región (7) aprobaron el Plan de Acción para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino y las Zonas Costeras, y aprobaron y firmaron:

1. El Convenio regional de Kuwait sobre cooperación para la protección del medio marino contra la contaminación; y
2. El Protocolo sobre cooperación regional para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales mediante el establecimiento de un centro de ayuda mutua para situaciones de emergencia en el medio marino.

(6) Documento UNEP/IG. 14/INF.15 y UNEP/IG.23/INF. 3.

(7) Los ocho estados ribereños son Arabia Saudita, Bahrain, los Emiratos Arabes Unidos, el Irán, el Iraq, Kuwait, Omán y Qatar.

El Convenio y el Protocolo entraron en vigor el 30 de junio de 1979 y al 12 de marzo de 1981 los habían ratificado siete Estados ribereños. (8)

Al igual que el Convenio de Barcelona, el Convenio de Kuwait es un convenio amplio en que se dispone la preparación de protocolos concretos sobre diversos tipos de fuentes de contaminación.

En el Convenio se enumeran las obligaciones generales que tienen los Estados contratantes de i) tomar "todas las medidas adecuadas... para prevenir, reducir y combatir la contaminación del medio marino" en la zona del Convenio; ii) cooperar "en la elaboración y adopción de otros protocolos"; iii) "establecer normas, leyes y reglamentos nacionales según convenga" para la aplicación eficaz del Convenio y sus protocolos; iv) "establecer y adoptar normas regionales, prácticas recomendadas y procedimientos para prevenir, reducir y combatir la contaminación causada por cualquier fuente"; v) "asegurarse de que la aplicación del Convenio no cause la transformación de un tipo de contaminación en otro". Además, en el Convenio se enumeran las fuentes y los tipos de contaminación que hay que combatir y figuran disposiciones sobre la cooperación científica y tecnológica, la evaluación de los efectos sobre el medio ambiente, la asistencia técnica y la responsabilidad e indemnización.

En el Convenio de Kuwait se dispone el establecimiento de una organización regional para la protección del medio marino que debe contar con un consejo, una secretaría y una comisión jurídica para el arreglo de controversias. El Gobierno de Kuwait, depositario del Convenio, debe convocar la primera reunión del Consejo en abril de 1981. El PNUMA se ha hecho cargo de las funciones de secretaría del Plan de Acción y la Convención hasta la primera reunión del Consejo.

Región de Africa occidental y central

Después de cuatro años de actividades preparatorias, el PNUMA celebró en Abidján, del 16 al 23 de marzo de 1981, la Conferencia de Plenipotenciarios sobre la cooperación para la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras en la región de Africa occidental y central. La Conferencia aprobó un plan de acción para la región de Africa occidental y central y dos acuerdos jurídicos:

1. Convenio sobre cooperación de la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región de Africa occidental y central; y

(8) Las partes contratantes son Bahrain, los Emiratos Arabes Unidos, el Irán, el Iraq, Kuwait, Omán y Qatar.

2. Protocolo sobre cooperación para combatir la contaminación en situaciones de emergencia.

Los acuerdos jurídicos han sido firmados por 10 Estados ribereños de la región. (9)

El Convenio de Abidján es un acuerdo amplio y general para la protección y la ordenación de las zonas marinas y costeras. Al igual que en los Convenios de Barcelona y Kuwait, se dispone la preparación de protocolos adicionales en que han de enunciarse en detalle las obligaciones para la lucha contra la contaminación y la ordenación de los recursos. En el propio instrumento se designa al PNUMA como secretaria del Convenio.

Región del Gran Caribe

En una reunión intergubernamental que se ha de celebrar en Jamaica del 6 al 8 de abril de 1981 debe aprobarse un plan de acción para la región del Gran Caribe. Como parte de los preparativos para la reunión intergubernamental, se han celebrado dos reuniones de expertos para revisar el proyecto del plan de acción. (10)

Al examinar el componente jurídico del proyecto del plan de acción, los expertos de la región del Caribe recomendaron que el PNUMA preparara un proyecto preliminar de convenio regional; organizara una reunión de expertos jurídicos para estudiar el proyecto; y presentara el proyecto preliminar revisado para que lo examinara la segunda reunión intergubernamental que se celebraría en la región. (11). En consecuencia, parece probable que, dentro de un plazo de tres años, se aprobará un convenio regional para la región del Gran Caribe.

Mares de Asia oriental

En una reunión intergubernamental de representantes de Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia, que se ha de celebrar en Manila del 27 al 30 de abril de 1981, se examinará un plan de acción para los mares de Asia oriental, con miras a su aprobación. Como parte de las actividades preparatorias para la aprobación del plan de acción, se han celebrado dos reuniones de exper-

(9) Benin, la Costa del Marfil, el Congo, el Gabón, Ghana, Liberia, Nigeria, Senegal y Togo.

(10) Reunión de Expertos Designados por sus gobiernos para revisar el borrador del plan de acción para la región del Gran Caribe, Caracas 28 enero - 1 febrero 1980.
Segunda Reunión de Expertos designados por Gobiernos para revisar el borrador del plan de acción para la región del Gran Caribe, Managua, 23-27 febrero 1981.

(11) Véase el documento UNEP/CEPAL/WG.48/7, pág. 10, párrafo 30.

tos de la región para examinar el plan. (12)

En la segunda reunión, los expertos tuvieron ante sí para su examen un estudio de la viabilidad de preparar un proyecto de convenio a la luz de las opiniones de los Estados interesados y la evolución reciente de la Conferencia sobre el Derecho del Mar (13). Después de examinar el estudio, los expertos prepararon tres proyectos de resolución para presentarlos a la reunión intergubernamental con miras a su aprobación. Una de las resoluciones tiene relación con negociaciones sobre un convenio regional y en ella se pide a los gobiernos que convengan en aprobar oportunamente un convenio regional para la protección y el desarrollo del medio marino y costero, así como un protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales. Para ayudar a los gobiernos en sus negociaciones, los expertos prepararon elementos preliminares para el convenio y el protocolo. (14)

Se espera que en la reunión intergubernamental se determinará el carácter, la oportunidad y el alcance de dichas negociaciones.

Pacífico sudoriental

La Comisión Permanente para el Pacífico Sur (CPPS) está preparando un plan de acción para la región del Pacífico sudoriental en cooperación con el PNUMA. Como parte del componente jurídico del plan de acción, expertos jurídicos de la región han preparado un proyecto de convenio regional para la protección del Pacífico sudoriental. Se espera que el convenio se apruebe simultáneamente con un plan de acción en una reunión intergubernamental que se ha de celebrar en agosto de 1981. Se prevé que asistirán a la reunión representantes de Colombia, Chile, Ecuador, Panamá y Perú. Dichos Estados ya han adoptado un acuerdo sobre cooperación regional en situaciones de emergencia.

(12) Primera reunión de expertos para revisar el borrador del plan de acción para los mares del Asia Oriental, Baguio, 17-21 junio 1980.

Segunda Reunión de Expertos para revisar el Plan de Acción para los Mares del Asia oriental, Bangkok, 8-12 diciembre 1980.

(13) Documento UNEP/WG.52/4.

(14) Véase el documento UNEP/WG.52/6 Anexo VI.

LEGISLACION COLOMBIANA VIGENTE SOBRE PROTECCION Y PRESERVACION DEL
MEDIO MARINO, ESTRUCTURA INSTITUCIONAL Y CASUISTICA

Presentado por los participantes
de Colombia:

- Sr. Julio Carrizosa
- Sr. Rafael La Rotta
- Sr. Luis Carlos Barrera
- Sr. Guillermo Eslava

1. LOS ELEMENTOS CONSTITUCIONALES Y EL APOORTE DE LAS RAMAS DEL DERECHO CLASICO

Al tratar un tema legal se tiene la tendencia a examinar, de manera prolija, los textos que se refieren al objeto del asunto específico, olvidando, muchas veces, las relaciones de conexidad y complementaridad propias del sistema jurídico dentro del cual se da la singularidad de las especialidades.

Para nuestro caso, respecto de la práctica legal para la protección del medio marino contra la contaminación y dentro del subtema legislación, estructura institucional y casuística Colombiana sea, entonces, pertinente, hacer una breve introducción sobre los aspectos del sistema jurídico al cual corresponde nuestra juricidad, los elementos constitucionales y los aportes de las áreas de las ramas del derecho clásico que vengan al caso.

El sistema jurídico del país es de aquellos de raigambre romano-germánico; tiene, en su haber, como otros derechos latinoamericanos, la influencia del derecho francés y la de algunas, y no pocas, instituciones asimiladas de los sistemas jurídicos de origen inglés que han sido incorporadas a sus derechos nacionales en razón de la indudable importancia de los estados cuya tradición jurídica corresponde a tal otro sistema jurídico. Sea aquí oportuno advertir que la asimilación de estas instituciones no ha sido fácil; que muchas de las dificultades que se dan en el acontecer de su interpretación y aplicación, para la solución de casos concretos, obedece a la diversidad de sentidos que tienen en uno y otro sistema jurídico, los conceptos objeto de traslación.

1.1 Los Textos Constitucionales

En cuanto a textos constitucionales ha de dejarse claro que la legislación especial de que aquí se hace mérito, en sus diversas modalidades de aspectos sustanciales y aspectos procesales, incluidos los de la organización de la au

toridad que aplican unos y otros, encuentra su razón de ser, como no podía dejar de hacerlo, en el ordenamiento supremo de nuestra organización de República Unitaria.

El primero de los textos constitucionales, que viene a cita es el 3º, referente al espacio físico sobre el cual la nación colombiana extiende su soberanía y el atributo de jurisdicción que de ella deriva. Tal canon, luego de hacer relación de los diversos límites con las naciones vecinas y de las islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen en los mares limítrofes, preceptúa que: "También son parte de Colombia: el espacio aéreo, el mar territorial y la plataforma continental, de conformidad con los tratados y convenios internacionales aprobados por el Congreso o por la ley colombiana en ausencia de los mismos".

Dejamos, así, claro que, para nuestro país, el medio marino como el espacio físico al cual son aplicables los textos de las leyes especiales para precaverlo de la contaminación no tienen duda constitucional, como tampoco lo tiene la facultad inherente a las autoridades de la República para "proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra y bienes". El texto del artículo 16º de la Carta cuya cita hacemos, da, por lo demás, el carácter de deber social e ineludible para el Estado y para los particulares, el de protección que debe darse en todos los órdenes de la vida social. Dentro de tales riesgos están los derivados de la contaminación.

Corresponde citar también el artículo 32 de la Constitución que condiciona el ejercicio de la libertad impresa y la iniciativa privada a los límites del bien común y dar al Estado el instrumento de la intervención y la planificación de la economía para dirigirla en todos sus órdenes. El inciso segundo de la norma, manda dar "pleno empleo a los recursos humanos y naturales, dentro de la política de ingresos y salarios, conforme a la cual el desarrollo económico tenga como objetivo principal la justicia social y el mejoramiento armónico e integrado de la comunidad".

En desarrollo de este precepto se dan las políticas generales para fortuna de los diversos elementos ambientales comprendidos bajo el nombre de recursos humanos naturales.

Bastan estas citas de la parte dogmática de la Constitución para enmarcar la Legislación Ambiental del país. La parte estructural de la Carta garantiza, de igual modo, la organización de la autoridad tendiente a la aplicación y eficacia de las leyes correspondientes a la especialidad que se amerita.

1.2 Elementos del Derecho Civil:

En cuanto a los aportes de las ramas clásicas del derecho, se tiene que adoptado, con muy pocas variaciones, el Código Civil que redactó para Chile Don Andrés Bello, han de buscarse allí no pocas fuentes de la legislación que ahora examinamos.

Estimo que lo propio resultará válido para las legislaciones de Chile, del Ecuador y del Perú, naciones, éstas últimas, que en mayor y menor proporción, en uno y otro caso, adoptarían el Código Civil chileno que, a su vez, como es sabido de todos se inspiró en el modelo francés de 1803, conocido con el nombre de Código Napoleónico.

El título 3º del libro 11 de los Códigos Civiles Chileno, Ecuatoriano y Colombiano bajo la denominación "de los bienes nacionales" en los dos primeros casos y "de los bienes de la unión" en el último consagran unos mismos principios rectorés respecto del dominio público en general, incluidos el dominio marítimo. Los artículos 589 y siguientes del Código Civil Chileno son los mismos artículos 622 y siguientes del Código Civil Ecuatoriano, con la correspondencia de los artículos 674 y siguientes del Colombiano. La confrontación se hace a partir de la edición oficial del Código Civil de Chile, al 31 de agosto de 1976, aprobada por Decreto 1397 del 29 de noviembre de 1976, Editorial Jurídica de Chile. Código Civil de la República del Ecuador, Edición hecha por la Comisión Legislativa en uso de la facultad consignada en el artículo 77 de la Constitución Política. Quito- Talleres Gráficos Nacionales, 1950 y Código Civil Colombiano, Octava Edición, Temis 1972.

En materia de teoría general de las obligaciones y responsabilidad tanto contractual como extracontrato, se tienen, de la misma manera, iguales directrices. Ellas son aplicables a los riesgos de contaminación marina.

1.3 Elementos de Derecho Comercial:

Los aportes del Derecho Comercial son de índole similar. El libro Quinto del Código de Comercio Colombiano, titulado "de la navegación", comprende la legislación de marinería conforme a la división de materias que es tradicional, a todos los sistemas jurídicos en materia de comercio marítimo. Sin una comprensión del tratamiento del Código de Comercio sobre lo que allí se establece sobre navegación acuática: las naves y su propiedad, el armador, el agente marítimo, los riesgos y daños en la navegación marítima, el transporte marítimo, el crédito naval, el fletamento y arrendamiento de las naves, la compraventa marítima, el seguro marítimo y demás sistemas conexos no es posible entender, cabalmente la legislación referente a la protección del medio marino respecto de los riesgos de la contaminación.

1.4 Elementos del Derecho Penal:

En materia de Legislación Penal, y concretándose a tal especialidad en Derecho Colombiano, tenemos que el Código de la materia, recientemente promulgado Decreto 100 de 1980, cuya vigencia inició el 28 de enero del año en curso, tipificó como delictuales varias conductas que dicen tener relación con el aprovechamiento ilegal de los recursos naturales renovables, y con la específica materia de la contaminación. Sea el caso enumerar las siguientes disposiciones: Artículo 123º: Violación de fronteras para la explotación de recursos naturales; 193º: Siniestro o daño de nave; 200: Obstrucción de obras de defensa o de asistencia incluido el salvamento; 203: Violación de medidas sanitarias; 205: Contaminación de aguas; 242: Ilícito aprovechamiento de recursos naturales. En la descripción de este tipo penal, se hace expresa referencia a los recursos hidrobiológicos del país; 245: Propagación de enfermedad en los recursos naturales, incluidos, también, expresamente los hidrobiológicos; 246: Daños en los recursos naturales y, finalmente, el 247: El de contaminación ambiental, descrito así: "El que ilícitamente contamine el ambiente, incurrirá, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que hubiere lugar, siempre y cuando que el hecho no constituya otro delito, en prisión de uno a seis años y multa de \$50,000 a 2 millones de pesos".

Este aporte de la dogmática del derecho penal a la protección del ambiente en general y del medio marino en particular es de inocultable trascendencia en nuestras instituciones legislativas sobre la específica materia que nos hemos congado a examinar.

1.5 Elementos del Derecho Administrativo:

En desarrollo del tema hemos de relieves, ahora, los aportes del Derecho Administrativo, en cuanto de las particularidades de la legislación comentada hace parte de esta modalidad del Derecho Público Colombiano, por ser atinentes a las relaciones del Estado con sus súbditos y de cuanto en él tengan vinculación jurídica respecto de hechos que corresponden a la denominación de actos administrativos por ser manifestaciones de la voluntad soberana de la administración.

El otorgamiento al Derecho al uso de los diversos componentes del medio marino deriva de los siguientes modos: Usos por ministerio de la ley, referidos a la ocupación simple, para atender la subsistencia elemental de las personas, pesca de subsistencia, por ejemplo; el permiso, como acto del Estado que faculta la posibilidad del uso de partes por un determinado recurso natural. El permiso se otorga con sujeción a un proceso reglado que admite discrecionalidad de otorgamiento por razones de conveniencia. En términos generales el permiso no puede exceder, en su duración, del

término de diez años. La concesión de bienes o de servicios públicos que a la par del permiso está sujeta a reglas especiales de otorgamiento. Uno de los distinguos primordiales entre la concesión y el permiso para el Derecho Público Colombiano está determinada por la duración que puede exceder de los diez años previstos como regla general aplicable a los permisos y al proceso de otorgamiento que, en varios casos, exige la licitación. Por último se contempla el modo de asociación entre el Estado y los particulares para el uso de un recurso o para la prestación de un servicio.

El seguimiento y control de las actividades se realiza por parte de la administración, mediante los atributos del poder de policía como facultad inherente al Estado para prevenir los abusos en el ejercicio de la libertad individual y precaver los riesgos que atentan contra la seguridad general, la salud y las condiciones que favorecen la vida social de las personas. Este poder de policía puede ser de orden general o de orden especial, según esté atribuido a todas o a alguna autoridad específica. Si su finalidad se orienta a prestar su concurso a la rama jurisdiccional del poder público asume la modalidad de poder de policía judicial y si solo se encamina al seguimiento y control administrativos de actividades a él sujetas, corresponderá al orden del poder de policía administrativa.

Las autoridades encargadas de la protección del medio marino contra la contaminación están dotadas de poder especial de policía, sus decisiones están sujetas a control de legalidad ante la jurisdicción contencioso administrativa, según habremos de ver adelante.

2. LA FORMULACION DE UN DERECHO ECOLOGICO EN COLOMBIA

2.1 Tratamiento de los recursos naturales renovables en Colombia antes de la expedición del Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y Protección al Medio Ambiente.

Basados en el desarrollo de las instituciones jurídicas a que hicimos mérito general en los párrafos precedentes, se abocó, nuestro país, a la tarea de dar unos lineamientos congruentes a la legislación referente a la protección de los recursos naturales renovables, en particular, y al ambiente en general.

En el año de 1973, a iniciativa del Sr. Presidente y de su Ministro de Agricultura y gracias al tesonero esfuerzo del Dr. Julio Carrizosa Umaña, se obtuvo la expedición de la Ley 23/73 que, con sujeción a la Constitución, facultó al Gobierno para expedir el Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y Protección al Medio Ambiente de cuya comisión redactora fui su relator general.

La legislación precedente al Código se caracterizaba por el tratamiento aislado de cada uno de los recursos naturales renovables y por la dispersión de los temas de protección ambiental.

2.2 El Código Nacional de los Recursos Naturales y de protección al Medio Ambiente y Leyes especiales sobre medio Marino

El Código, distinguiendo en la ordenación numérica de textos legales como Decreto Ley 2811/74, se distribuyó, formalmente, en un título preliminar y en dos libros que en su orden tratan del "Ambiente" en general y de la propiedad, uso e influencia ambiental de los recursos naturales renovables".

El Libro I comprende cuatro partes, así:

- Primera: Definición y normas generales de política ambiental
- Segunda: De los asuntos ambientales de ambiente e influencia internacionales. Allí se hace expresa referencia al medio marino.
- Tercera: Medios de Desarrollo de la Política Ambiental. Esta parte comprende ocho títulos de los cuales cabe destacar el IV y el VI atinentes, en su orden, al sistema de información ambiental y a la declaración de efecto ambiental que deben presentar todas las personas que acometan actividades susceptibles de causar deterioro ambiental.
- Cuarta: De las normas de preservación ambiental relativas a elementos ajenos a los recursos naturales. Esta parte se subdivide en cuatro títulos. De ellos se destacan, por ser referentes a esta exposición, el III dedicado a los residuos, basuras, desechos y desperdicios y el IV sobre los efectos ambientales de los recursos naturales no renovables.

El Libro II comprende trece partes, de las cuales cabe hacer relación a las siguientes:

- Primera: Normas comunes al uso de todos los recursos naturales. Allí se establecen, en uno de los siete títulos que comprende, los diversos modos de adquirir derecho al uso de los recursos naturales por ministerio de la ley, mediante permiso, mediante concesiones y mediante asociación según lo ya expuesto en el apartado 1.5.

Parte III: De las aguas no marítimas. Es uno de los temas tratados con mayor prolijidad y que para los efectos que acá se examinan sobre protección del medio marino contra la contaminación deviene en relevante, por cuanto la protección del medio mari

rino contra la contaminación ha de tener en cuenta la plenitud del ciclo hidrológico, asunto éste sobre el cual no se presta la debida atención en las legislaciones que hemos tenido oportunidad de comparar.

Parte IV: En la estrecha conexidad, con la parte anterior, se refiere al mar y su fondo.

Parte V: Trata de los recursos energéticos primarios. Allí se hace expresa referencia a la energía mareomotriz.

Parte X: Se refiere a los recursos hidrobiológicos. El tema se subdivide en dos títulos y éstos en capítulos, de los cuales el IV del Título Primero se refiere al ejercicio de la pesca, tanto en aguas continentales como marítimas.

Parte XI: Se refiere a los modos de manejo de los recursos naturales y de manera especial a los poderes policiales a los cuales ya hicimos mención.

2.3 La Ley 10 de 1978 y los Decretos Leyes 1874, 1875, 1876, 1877 de 1979. Mediante la Ley 10 de 1978 el Congreso confirió facultades extraordinarias al Gobierno a efecto de que expidiese los Decretos concernientes a la debida protección a los mares

En base a tales facultades el Gobierno expidió los Decretos 1874, 1875, 1876 y 1877 de 2 de agosto de 1979, que complementariamente con el Código de los Recursos Naturales Renovables, configuran, justamente, el Estatuto para la Protección del Mar.

Decreto 1874 del 2 de agosto de 1979. Con este Decreto se creó el cuerpo de Guardacostas, dependiente de la Armada Nacional, el cual se constituye por unidades a flote y el equipo asociado que con posterioridad se adquiriera y se destine para tales efectos. Es de anotar que este cuerpo de Guardacostas se encontrará supeditado a los ministerios de Hacienda, Defensa y Agricultura en lo pertinente a los programas que desarrolle la Armada Nacional.

Son funciones del Cuerpo de Guardacostas, entre otras las siguientes:

Contribuir a la defensa de la soberanía nacional; controlar la pesca; colaborar con la Dirección General de Aduanas en la represión del Contrabando; efectuar labores de asistencia y rescate en el mar; proteger el medio marino contra la contaminación; proteger a los buques y a los tripulantes de acuerdo con el derecho internacional; controlar

o prevenir la inmigración o migración clandestinas; contribuir al mantenimiento del orden interno; proteger los recursos naturales; colaborar en las investigaciones oceanográficas; controlar el tráfico marino; colaborar en todas aquellas actividades que los organismos del Estado realicen en el mar; colaborar con los particulares en todas aquellas actividades legítimas que realicen en el mar y las demás que le señalen la ley y los reglamentos.

El Decreto 1876 de 2 de agosto de 1979. Con este Decreto se estableció el imperativo correspondiente al Ministerio de Minas y Energía de coordinar con las entidades estatales la adopción de la política nacional en materia de explotación, explotación, transporte, procesamiento y comercialización de los recursos naturales no vivos que se encuentren en el lecho o en el subsuelo del mar territorial, en la zona económica adyacente y en la plataforma continental de Colombia.

Decreto 1877 de 2 de agosto de 1979. Con este Decreto se facultó a la Nación para participar en la Constitución de Sociedades de Economía Mixta, cuyo objeto sea el aprovechamiento de los recursos naturales de los mares. Este Decreto faculta al Gobierno para intervenir la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes de las áreas marítimas, a fin de conservar los recursos naturales y proveer a su desarrollo integral.

Decreto 1875 de 2 de agosto de 1979. Este Decreto es el que más incidencia ambiental tiene, ciertamente. El artículo 12 preceptúa: "Para efectos del presente Decreto, se entiende por contaminación marina la introducción por el hombre, directa e indirectamente, de sustancias o energía en el medio marino cuando produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, inclusive la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

"Se entiende por contaminante, toda sustancia que por su naturaleza y/o concentración sea susceptible de causar degradación del medio marino!"

"Se entiende por daños por contaminación, las pérdidas o perjuicios causados por los efectos y consecuencias señalados anteriormente e incluyen los costos de las medidas preventivas y las pérdidas o perjuicios causados por tales medidas preventivas".

No obstante, la Dirección General Marítima y Portuaria, se encuentra posibilitada para autorizar, previa solicitud, la descarga o vertimiento al mar de sustancias contaminantes o potencialmente contaminantes, siempre y cuando sea en una cantidad y concentración que no sobrepasen los límites de regeneración del medio particular.

El artículo 39 del mencionado Decreto señala que bajo ninguna circunstancia se puede llegar a autorizar el vertimiento de las siguientes sustancias: mercurio o compuestos del mercurio, cadmio o compuestos de cadmio; compuestos químicos halogenados; materiales en cualquiera de los estados sólidos, líquidos, gaseosos o seres vivos producidos para la guerra química o biológica.

Es de anotar que este Decreto 1875 de 1979 establece por primera vez en el país los seguros ambientales encaminados a proteger siniestros de este tipo o ecocatástrofes que pudiesen llegar a presentarse por concepto de actividades marítimas o similares.

Se establecen pues, pólizas de garantía bancaria o financiera, pólizas de responsabilidad civil o garantías generales en sumas de \$250,000 dólares y \$500,000 dólares. Respecto a actividades de construcción de naves no dedicadas al transporte de sustancias contaminantes constituirán garantías en cuantía de \$50,000 pesos. El artículo 19 del Decreto 1875 preceptúa: "Los daños por contaminación que ocasionen los buques de guerra serán responsabilidad de su respectivo país, de conformidad con las normas de derecho internacional".

Este Decreto con la determinación de la responsabilidad en caso de degradaciones y contaminantes producidas en el medio marino, con las normas sobre constitución de garantías y las disposiciones sobre vertimientos están constituyendo un precedente en la legislación ambiental en general por cuanto precisa la efectividad y coercitividad de las normas de protección al Medio Ambiente.

2.4 Código Sanitario Nacional:

Expedido el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, luego de la revisión que el H. Consejo de Estado hizo al proyecto preparado por la comisión redactora, surgió la inquietud de revisar el Código Sanitario Nacional expedido en el año de 1953 (decreto 1371 de aquel año) para hacer congruentes sus disposiciones con los adelantos técnicos en materia de salud humana y con las de protección ambiental encaminadas al mismo propósito y que no había sido dable incluir en el ya citado Código de Recursos, orientado a la relación de estos con el ambiente.

Fue así como el señor ministro de Salud presentó a consideración de la legislatura del año 1975 el proyecto de ley No. 23 de tal año "por el cual se dictan medidas sanitarias". Tal proyecto que fue aprobado por el H. Congreso y convertido en la ley 9a. de 1979, se le conoce hoy como Nuevo Código Sanitario Nacional, dado que sin derogar de manera expresa el texto del año 53, que tiene tal de-

nomiⁿación, recogió buena parte de su temática para dorogarla tácitamente.

Tal Ley Sanitaria Nacional no hace expresa referencia a la protección del medio marino, pero su examen es obligado en materia de protección de la contaminación. Los artículos 1º y 792 que constituyen los dos primeros títulos del cuerpo legal en referencia, bajo las denominaciones "De la protección del Ambiente" y del "Suministro de Agua" contienen los lineamientos de salud pública para la fijación de niveles de tolerancia "regulación y control de las descargas y residuos que afectan o puedan afectar las condiciones sanitarias del ambiente", residuos sólidos, residuos líquidos, disposición de excretos y todas las normas sobre alimentos, para consumo humano, de los cuales no se excluyen los de origen marino.

De otra parte esta ley 9a de 1979 remite de manera expresa al Código de Recursos Naturales varias de las condiciones de protección ambiental, constituyendo, así, un complejo de normas que por la vía de la salud humana y la protección de recursos naturales tienen obligada congruencia.

2.5 Otras normas especiales de derecho sustancial de protección al medio marino:

Cabe hacer mención a las leyes de minas en general y las leyes de petróleos en particular que contemplan items de protección ambiental y, de manera específica, la referente a la del medio marino cuando las respectivas actividades tienen en él su sustrato.

También debe hacerse mención en este acápite a las normas referentes a la organización del trabajo administrativo en procura de la protección ambiental, siendo del caso citar el decreto 1040 de 1973 por el cual se creó el Consejo Nacional de Población y Medio Ambiente que actúa bajo la dirección personal del Señor Presidente de la República; está integrado por los Señores Ministros de Defensa Nacional, Desarrollo Económico, Agricultura, Trabajo y Seguridad Social, Salud Pública, Minas y Petróleos y Educación Nacional; por el jefe del Departamento Nacional de Planeación, el Gerente General del Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Ambiente, el Director del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, el Gerente del Fondo Colombiano de Investigaciones Científicas y Proyectos Especiales "Francisco José de Caldas" y el Director del Instituto Geográfico "Agustín Codazzi, constituyendo el organismo de coordinación de actividades estatales sobre protección ambiental, del más alto nivel posible de decisión política sobre tales materias.

En la legislación guatemalteca sobre el mismo tema, a cuya redacción contribuí como asesor de la Oficina Regional del Programa de las Naciones para el Medio Ambiente, está dado organismo similar allá denominado "Comisión Interministerial para la protección del Medio Ambiente".

3. LA ORGANIZACION INSTITUCIONAL

3.1 Las ramas del poder público y la protección al Medio Marino

Cuando dimos una visión panorámica de los elementos constitucionales para la protección del medio marino hicimos alusión a como la organización institucional, en todos los órdenes de las ramas del poder público, cumple propósitos específicos. Veámoslos.

3.2 La rama legislativa y sus funciones normativas:

Vimos como es atribución propia del Congreso aprobar o improbar los tratados y convenios referentes a la delimitación de las áreas marinas y submarinas o producir las normas de derecho interno que suplan tales tratados.

También es función propia e indelegable del Congreso aprobar o improbar todos los tratados, convenios y demás cuerpos normativos de derecho internacional, cualquiera sea su naturaleza. Allí quedarán comprendidos los referentes a la protección internacional contra la contaminación del medio marino.

De otra parte, radicada la facultad de hacer y reformar las leyes, en la rama legislativa, sólo ella, y bien sea por iniciativa propia o por iniciativa gubernamental, es quien tiene la potestad constitucional de señalar los principios legales sobre medio marino y su protección.

Para el derecho constitucional colombiano es posible que el Congreso delegue su facultad legislativa en el gobierno, salvo excepciones expresas sobre algunas materias. Tanto el Código de Recursos Naturales como su complemento en materia de estatuto del mar, los decretos leyes reseñados en el apartado 2.3 corresponden a la delegación de la potestad legislativa del Congreso al Gobierno.

3.3 La rama jurisdiccional:

La rama jurisdiccional del poder público en Colombia comprende dos grandes cuerpos, la llamada jurisdicción ordinaria con sus especialidades en derecho privado, civil y comercial; derecho penal y derecho laboral y la jurisdicción Contencioso-Administrativa.

3.4 La jurisdicción ordinaria:

Así corresponde conocer la jurisdicción ordinaria, -juicios tribunales de Distrito y Corte Suprema- las controversias sobre asuntos del mar y de protección del medio marino derivados de los correspondientes códigos civil, del comercio, penal y, eventualmente, del código de trabajo por razón de relaciones laborales de la gente de mar con sus patrones laborales.

3.5 La jurisdicción Contencioso-Administrativa:

El segundo gran cuerpo jurisdiccional es la Contencioso-Administrativa, integrada por tribunales administrativos y por el Consejo de Estado. El control de legalidad de los actos administrativos, por las vías procesales de la acción pública y popular de anulación y de plena jurisdicción o de restablecimiento de derechos son de su competencia.

Valgan ejemplos de aplicación. Uno de los organismos de la rama ejecutiva produce un acto administrativo de contenido general e impersonal sobre los asuntos de protección del medio marino que estima de su competencia gubernativa. Respecto de tal acto, cualquier persona puede demandar su anulación, cuando el acto producido sea contrario a un ordenamiento superior conforme a la jerarquía de las leyes. Debe aclararse, que si la confrontación de legalidad se hace con respecto a cánones constitucionales y por específico control constitucional de una ley o de un decreto ley, o de un decreto extraordinario de carácter legislativo, esa acción de control constitucional es de competencia de la Corte Suprema de Justicia.

Tal acción popular de anulación. La acción de plena jurisdicción o de restablecimiento de derecho lesionado solo puede ser incoada por quien haya sido lesionado por un acto administrativo de contenido particular que haya sido producido en oposición a la ley, o con abuso, o con desvío de poder o con falsa motivación. Valga el caso de la decisión de una de las autoridades investidas de poder de policía para la protección del medio marino que, prevalido de tal función, impone a una persona una sanción administrativa sin haber oído, previamente, al culpable, cierto o pretendido, faltando así al principio superior del debido proceso. La persona así sancionada puede acudir ante los tribunales de lo contencioso administrativo para que se anule la sanción impuesta en contravención de la norma superior.

3.6 La rama ejecutiva en el nivel nacional:

3.6.1 La administración central. Presidencia de la República, Ministerios y Departamentos Administrativos:
La rama ejecutiva del poder público está organizada

en nuestro país, en dos niveles de trabajo. Uno, central, integrado por la Presidencia de la República, los Ministerios y los Departamentos Administrativos. Todas estas unidades, pueden organizar su trabajo a través de Superintendencias, Direcciones Generales, Divisiones, Secciones y grupos.

En materia de protección del Medio Marino caben destacar, en el nivel superior de la administración central, las funciones de la Presidencia de la República, del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Ministerio de Defensa Nacional, del Ministerio de Salud y del Ministerio de Agricultura.

3.6.2 La Administración descentralizada:

Adscritos a los sectores de trabajo que corresponde a cada Ministerio, existen los establecimientos públicos descentralizados que son personas de derecho administrativo, dotadas de personería jurídica, patrimonio y autonomía administrativa, destinados a atender asuntos específicos de la administración o la prestación de servicios con arreglo a la División del Trabajo.

3.7 Particularización de funciones:

Para terminar hemos de referirnos a los organismos de orden nacional que tienen por función propia la protección del medio marino.

3.7.1 La Armada nacional:

Desde los albores de la nacionalidad surge la función de protección de los mares a cargo de una rama especializada de las fuerzas militares. Ya para 1810 año crucial de la independencia, la Marina se halla presente en tales tareas.

Todo el siglo XIX fue rico en experiencias y conformación de nuestra actual Armada Nacional, ya en este siglo y para 1907 y 1909 se tiene organizada una Escuela; en 1929 se adscriben al Ministerio de Hacienda y Crédito Público los buques costeros Pichincha, Carabobo y Junín y 3 cañoneros con sede en Barranquilla, Cartagena y Santa Marta; en 1933 se organiza la fuerza naval y se crea la Escuela de guimetes que constituye el pilar de la actual Escuela Naval cuya organización se establece en 1935. La estructura actual de la Armada Nacional está dada por la ley 105 de 1936 que le señala la función básica de protección de los mares no sólo en el orden y guarda de la soberanía nacional sino en el de los demás aspectos de su integridad como patrimonio nacional. De allí las tareas que hoy cumple la Armada para la protección del medio marino contra la

contaminación a través de unidades de trabajo especializadas, según pasamos a verlo.

- 3.7.2 La Dirección General Marítima y Portuaria DIMAR: En desarrollo de las facultades otorgadas al Gobierno por Ley 7a. de 1970, se creó la Dirección General Marítima y Portuaria, que sustituyó a la antigua Dirección de Marina Mercante.

La DIMAR depende del Ministerio de Defensa Nacional, Armada Nacional y tiene asignados como objetivos principales la Dirección Marítima y la regulación y control del transporte marítimo internacional y de cabotaje, así como también de los puertos del país.

El estatuto orgánico de la Dirección está consignado en el Decreto 2349/71 que consta de ocho títulos, que comprenden las siguientes materias:

- Título I : Objetivos, estructuras y funciones;
- Título II: Jurisdicción;
- Título III: Naves;
- Título IV: Buques de la Armada Nacional;
- Título V: Personal de la Dirección General;
- Título VI: Procedimientos, que comprenden cinco partes, a saber: investigaciones por accidentes y siniestros, transporte marítimo, concesiones, exploraciones marinas y costeras y especies naufragas;
- Título VII: Sanciones y Multas;
- Título VIII: Disposiciones generales y comunes a los títulos anteriores;

Respecto de la materia objeto del seminario-taller, ha de verse que el artículo 3º No. 24 del citado decreto 2349/71, preceptúa: "Artículo 3º: Funciones y atribuciones de la Dirección General Marítima y Portuaria.

24: Adelantar investigaciones y ejercer el control sobre contaminación de las aguas jurisdiccionales, así como dictar la reglamentación que se requiera sobre el particular".

Esta función de protección del mar contra la contaminación fue acrecentada para la Dirección General Marítima y Portuaria por los Decretos 1874, 1875, 1876, 1877 del año 79, ya relacionados en el apartado 2.3.

- 3.7.3 Las capitanías del puerto: En razón de que las capitanías del puerto son la primera instancia para conocer, de oficio o median-

te querella, los asuntos atribuidos a la DIMAR, (los recursos de apelación se surten ante el despacho del Director General Marítimo y Portuario) es del caso referirnos a ellas para tener un conocimiento cabal de la práctica legal colombiana para la protección del medio marino contra la contaminación.

La Dirección General Marítima y Portuaria está organizada por las siguientes unidades:

1. Despacho del Director General del cual dependen:
 - a) El Consejo Marítimo y Portuario; b) La Oficina Jurídica; y c) La oficina de Planeación; y.
2. Las Divisiones de la Dirección General, que son:
 - a) División de Marina Mercante-capitanías de puerto; b) División de Oceanografía; y c) División Económico-financiera.

Así pues, es como a las capitanías de puerto se han asignado las siguientes funciones:

1. Ejercer la autoridad marítima y portuaria en su jurisdicción.
2. Hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas y portuarias, así como el transporte marítimo internacional y cabotaje.
3. Dar curso a las solicitudes de licencias y certificados de idoneidad profesional, así como también a las matrículas y patentes de navegación.
4. Verificar los exámenes para expedir licencias de idoneidad profesional.
5. Expedir licencias de navegación para el personal de tripulantes de naves menores.
6. Expedir libretas de navegación para el personal embarcado.
7. Dirigir y supervisar el servicio de practicaje.
8. Autorizar arribo y zarpe de naves e inspeccionar el funcionamiento de las mismas.
9. Investigar, aún de oficio, las infracciones a las leyes, decretos y reglamentos de la marina mercante y dictar fallo de primer grado.
10. Las demás que le señalen la ley y los reglamentos.

Son pues, las capitanías de puerto, bajo la coordinación de la División de Marina Mercante, el primer paso de jurisdicción y, proceso gubernativo para la protección del Medio marino en cuanto atañe tal protección a la Dirección General Marítima y Portuaria

y por tal conducto a la Armada Nacional y sus estamentos de mando militar superiores.

3.7.4 La Comisión Colombiana de Oceanografía:

Mediante Decreto 763 de 1969 (14 de mayo) la Comisión Colombiana de Oceanografía (CCO) ha venido coordinando las actividades científico-tecnológicas respecto del mar dentro de las funciones previstas en el estatuto de su creación que le señala, como tales, las siguientes:

- Estudiar y proponer planes y medidas para el fomento y desarrollo de los estudios oceanográficos en los litorales colombianos, incluyendo proyectos concretos de investigación y técnicas en este campo.
- Favorecer la coordinación y la correcta orientación de los estudios e investigaciones oceanográficas que realizan o deben realizar los distintos organismos de derecho público y privado nacionales o extranjeros.
- Servir de organismo asesor y consultivo del Gobierno en materia oceanográfica y sus diferentes disciplinas científicas.

La Comisión Colombiana de Oceanografía está formada por las siguientes entidades oficiales y privadas:

A. De Derecho Público:

1. Ministerio de Relaciones Exteriores-Subsecretaría de Organismos y Conferencias Internacionales.
2. Ministerio de Hacienda-Instituto Geográfico Agustín Codazzi-IGAC.
3. Ministerio de Defensa Nacional-Armada Nacional Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR).
 - a) División de Oceanografía
 - b) División de Hidrografía
4. Ministerio de Agricultura
 - a) Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y el Ambiente (INDERENA).
 - b) Instituto de Hidrología, Meteorología y Adecuación de Tierras (HIMAT).
5. Ministerio de Minas y Energía:
 - a) Instituto de Investigaciones Geológicas y Mineras (INGEOMINAS).

- b) Instituto de Asuntos Nucleares (IAN)
- c) Empresa Colombiana de Petróleos (ECOPETROL)

6. Ministerio de Educación-Universidad Nacional de Colombia-Facultad de Ciencias-Departamento de Geología.

B. De Derecho Privado:

1. Flota Mercante Gran Colombiana S.A. - Departamento Técnico.
2. Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano-Facultad de Ciencias del Mar.
3. Consorcio Pesquero Colombiano S.A. (COPECOL)
4. Asociación Colombiana de Pescadores e Industriales de la pesca (ASPESCA).
5. Instituto Geofísico de los Andes (IGA).

Durante los últimos 10 años la CCO ha sido un foro en el cual se discuten la mayoría de los problemas de la ciencia y la tecnología marinas del país y en alguna medida se coordinan actividades oceanográficas. También es el organismo que sirve de enlace con las entidades y conferencias internacionales sobre asuntos del mar. Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de UNESCO; Asociación de la COI para el Caribe y Regiones adyacentes (IOCARIBE); Estudio Regional del Fenómeno El Niño (ERFEN); Programa Multinacional de Ciencias de OEA y otras.

El estatuto orgánico de la Comisión acaba de tener unas reformas consignadas en el decreto 413 del año en curso.

3.7.5 Centros de Investigaciones Marinas:

Las investigaciones marinas se realizan a través de tres grandes grupos de entidades: Centros de Investigación Marina; Universidades y entidades y laboratorios de referencia con aplicaciones diferentes a las ciencias del mar:

En el primer grupo se destacan:

El Centro de Investigaciones Pesqueras del INDERENA, en Cartagena. El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) de la Armada Nacional en Cartagena, creado por Resolución 238 de julio 9/75 del Comando de la Armada.

El Instituto de Investigaciones Marinas (INVEMAR) de COLCIENCIAS en Santa Marta.

El Centro de Investigaciones Marinas de Urabá (CI-MUR) de Corpurabá, en Turbo.

Respecto de las Universidades se destacan las siguientes:

- U. de Bogotá "Jorge Tadeo Lozano" Facultad de "Ciencias del Mar - Sedes de Bogotá y Cartagena.
- U. Tecnológica del Magdalena - Facultad de Ingeniería Pesquera.
- U. del Valle - Facultad de Ciencias, Departamento de Biología.
- U. Nacional Facultad de Ciencias/Dpto. Biología/Dpto. Geología/Dpto. Química - Sedes de Bogotá y Medellín.
- U. de los Andes - Facultad de Biología.
- U. de Antioquia - Facultad de Ciencias/Dpto. Biología/Dpto. Química.
- U. de Cartagena. Facultad de Química y Farmacia.
- Escuela Naval - Facultad de Oceanografía.

Las principales otras entidades que concurren al trabajo de la investigación en ciencias del mar son: INGEOMINAS, HIMAT, IIT, IAN, IGAC, CETIH, el Laboratorio de Ensayos Hidráulicos y el Instituto Geofísico de los Andes.

3.7.6 El Sistema Nacional de Salud:

Todo el complejo del Estado referido a la protección de la salud humana integra el sistema nacional de salud a cuya cabeza se encuentra el Ministerio de Sa-lud.

En cada Departamento existe una Secretaría de Salud que depende del despacho del Gobernador respectivo y que cumple las funciones de coordinación del sigtema en cada una de las respectivas unidades territoriales.

Es evidente que el sistema nacional de salud cumple sus funciones y objetivos básicos en el continente pero ha de verse que él cumple una función importantísima para la protección del medio marino a partir de las actividades humanas que realizadas en el suelo continental repercuten en el medio marino, además que en las ciudades costeras necesariamente es

la entidad institucional que por la fuerza de los hechos debe soportar la carga de la salud humana relacionada con el medio correspondiente.

3.7.7 El Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Ambiente INDERENA.-

Hasta el año de 1954 la organización de la Administración Pública Colombiana se caracterizaba por una estructura para la cual no era de recibo común el concepto de "establecimientos públicos". Se acudía a mecanismos de derecho privado para la creación de personas jurídicas - fundaciones, asociaciones -, a quienes se atribuían funciones de derecho público dentro de la teoría francesa del servicio público, que cumplían las tareas correspondientes.

Por virtud del Acto Legislativo No. 5/54 se dispuso: "El Legislador podrá crear establecimientos públicos, dotados de personería jurídica autónoma, para la prestación de uno o más servicios especialmente determinados, los cuales tendrán competencia para la ejecución de los actos necesarios al cumplimiento de su objeto y, en sus actividades, podrán abarcar todo el territorio nacional o parte de él".

Dentro de tal marco institucional se incorporaron al derecho público Colombiano la administración descentralizada. Para el manejo de los recursos naturales en determinadas áreas se crearon "Corporaciones Autónomas Regionales" que tomaron como modelo el "Tennessee Valley Authority" T.V.A., establecido años antes en los Estados Unidos y bien conocido por algunos de los inspiradores de la reforma administrativa colombiana.

Dentro de tales Corporaciones se dió la que se llamó Corporación del Valle del Magdalena (CVM) encargada de la administración general de los recursos de la Cuenca del Río Magdalena. Valga decir toda la zona Andina Central. En el año 1968 se vuelve a organizar la Administración Pública y se refunden en un solo organismo la CVM y la División de Recursos Naturales que funcionaba como dependencia del Ministerio de Agricultura y dentro del modelo de la Administración Central. El Organismo así creado se denominó Instituto de Desarrollo de los Recursos Naturales -INDERENA- y su actividad se refería específicamente a tal tipo de recursos dentro de una concepción de ser ellos solamente "sustrato" de las actividades primarias de agricultura, bosques, caza y pesca. En 1976 da un nuevo paso, se reorganiza el INDERENA remozándole su nombre por el de "Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del

Ambiente". Se adopta la concepción de manejo integral y globalizado de los recursos naturales y de estos como uno de los subconjuntos integrantes del "Ambiente" como universalidad.

Sus funciones básicas son tres:

1. Asesorar al Gobierno Nacional en la formulación de la política de recursos naturales renovables y el ambiente.
2. Cooperar en la coordinación y control de la ejecución de la política ambiental, cuando ésta corresponda a otras entidades.
3. Regular el uso, aprovechamiento, comercialización, movilización y, en general, el manejo de los recursos naturales renovables en todo el territorio nacional.

Se desglosan los diferentes recursos naturales y, de obvio, se tienen los del medio marino en cuanto renovables cuya administración ejerce El problema de la contaminación del medio le es igualmente suya en coordinación con la DIMAR, según ya vimos al referirnos a tal organismo.

3.7.8 Visión general del conjunto del manejo de los recursos naturales y el ambiente en Colombia e institucional del sector marino.-

Descritos los organismos preponderantes para el manejo institucional del sector marino y sus funciones, cabe recalcar que otras entidades de la Administración diferentes a las hasta aquí enunciadas cumplen tareas que tienen por objeto el medio marino. (el cuadro que se anexa las resume).

3.7.9 Fuerza de tareas descontaminación de costas.

Para determinar y dar paso al exámen de la casuistica colombiana a cargo de la Dirección General Marítima y Portuaria he de referirme a un modo de organización que fue establecido para casos como el que sufrió el país por el naufragio del barco "San Peter" transportador de petróleo.

La organización en cuestión se denomina "Fuerza de tareas descontaminación de costas" que agrupa las diversas entidades que por tener responsabilidades específicas en la protección del medio marino deben encarar las calamidades que surgen de un accidente.

La fuerza integra los comités necesarios a la solución de los problemas inminentes desde los ángulos

institucionales, técnicos y de apoyo logístico y económico. Se activa por razón de un asunto concreto y se desactiva pasada la emergencia que debe atender.

4. ANALISIS TEXTOS INTERNACIONALES

4.1 Convenios de IMCO

En Colombia se encuentran en aplicación tan solo tres Convenios de IMCO, a saber:

- 1) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. (SOLAS, 1974)
- 2) Protocolo de 1978 relativo al SOLAS 1974.
- 3) Convención Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969. (TONNAGE, 1969)

Como podemos ver, son éstos Convenios relativos a la Seguridad Marítima. Hasta el momento no hemos ratificado ninguna de las Convenciones relativas a la contaminación del Medio Marino, de donde podemos deducir que aunque internamente poseemos una legislación bastante extensa y completa, en el terreno internacional estamos bastante rezagados. Es importante destacar la trascendencia de los tratados y convenios internacionales como medio compulsivo, para obligar a los Estados a hacer cumplir en la práctica las normas sobre preservación y conservación del medio marino.

Siempre la norma de carácter internacional tiene un alcance superior al alcance de la norma de derecho interno, pues hay una responsabilidad frente a los demás Estados y a la comunidad internacional, quienes podrán garantizar el cumplimiento del convenio por el Estado firmante que viola lo pactado y que se ha comprometido a proteger el mar contra la contaminación.

4.2 Tratados de delimitación de aguas marinas y submarinas suscritos por Colombia con países vecinos

Nos ocupamos de estos tratados en razón de que en ellos se hace mención al tema que nos ocupa en este Seminario-Taller, es decir, la preservación del medio marino y la protección de éste contra la contaminación. Además en caso de presentarse un accidente que produzca la contaminación del medio marino, es importante saber no solamente qué Estado ejerce jurisdicción sobre las aguas afectadas, sino que igualmente debemos conocer si se ha pactado alguna estrategia a seguir conjuntamente con el país limítrofe o vecino, para hacerla cumplir, y llevar a cabo el programa de colaboración acordado en el Convenio.

Colombia ha suscrito cinco tratados de delimitación de Fronteras Marítimas:

- 1) Convenio sobre delimitación de áreas marinas y submarinas y cooperación marítima entre las Repúblicas de Colombia y del Ecuador, suscrito en Quito el 23 de Agosto de 1975.
- 2) Tratado sobre delimitación de áreas marinas y submarinas y asuntos conexos entre la República de Colombia y la República de Panamá, suscrito en Cartagena el 20 de Noviembre de 1976.
- 3) Tratado sobre delimitación de áreas marinas y submarinas y cooperación marítima entre la República de Costa Rica y la República de Colombia, suscrito en San José el 17 de Marzo de 1977.
- 4) Acuerdo sobre delimitación de áreas marinas y submarinas y cooperación marítima entre la República de Colombia y la República Dominicana, suscrito en Santo Domingo el 13 de Enero de 1978.
- 5) Acuerdo sobre delimitación de fronteras marítimas entre la República de Colombia y la República de Haití, suscrito en Portau-Prince, el 17 de Febrero de 1978.

Como características principales de estos Tratados podemos indicar:

- a. Los Tratados no se limitan a trazar líneas demarcatorias de fronteras, sino que señalan la necesidad de preservar y conservar el medio marino.
- b. Se habla de la cooperación entre los países para la protección de los recursos renovables y no renovables, lo que incluye lógicamente las medidas para luchar contra la contaminación y las acciones a seguir en caso de accidentes que ocasionen contaminación del medio marino.
- c. Los países convienen en cooperar en la elaboración y puesta en marcha de las medidas apropiadas con el objeto de evitar, reducir y controlar la contaminación del medio marino.
- d. Aunque son tratados cortos en donde no se entra a explicar en detalle cuáles serán las medidas a seguir en caso de presentarse un agente contaminante, se dan los lineamientos generales y la autorización para que los países fijen las pautas de cooperación en esos casos.
- e. Los tratados suscritos con Ecuador, Costa Rica y República Dominicana resaltan la importancia de cooperar en la conservación y preservación de las especies altamente migratorias que son abundantes en el área.

Colombia ha sido víctima de varias experiencias en materia de contaminación, algunas permanentes como las derivadas de la mayoría de los ríos, de los residuos industriales, de los residuos orgánicos y de basuras y desperdicios que se vierten al mar o a los ríos sin tratamiento alguno.

En esta materia, particularmente la Bahía de Cartagena ha sido afectada en varias ocasiones, la última muy reciente, con el hundimiento de un bongo que cargaba petróleo.

Sin embargo, el caso del buque-tanque Saint Peter, por sus proporciones, por su complejidad jurídica y por su publicidad, es quizás la más digna de destacar.

5. CASUÍSTICA

5.1 El Caso Saint Peter

Era el buque-Tanque SAINT PETER, una nave de 20.678 T.R.B., construida en Noruega en 1957, con Eslora de 635.3 Ft y Manga de 86.2 Ft.. Su armador era la Sociedad ATLANTIC TANKERS LIMITED con sede en Liberia, país de matrícula del buque. Tenía una tripulación de 34 personas, de nacionalidad española.

Zarpó el 3 de Febrero de 1976 del Puerto de Tumaco en Colombia, con destino al Puerto de El Callao en el Perú. Había tomado en el puerto colombiano cerca de 33.000 Toneladas de Petróleo crudo para ser entregado a Petroperú, y además tenía como combustible propio alrededor de 300 Toneladas de BUNKER-C.

A la altura de la posición $01^{\circ} 30'$ latitud norte y $79^{\circ} 33'$ longitud Oeste, es decir, muy cerca de la frontera marítima de Colombia y Ecuador, se descubrió el miércoles 4 de Febrero de 1976 a las 17.40 horas un incendio a bordo, probablemente producido por un corto circuito en la sala de máquinas, en las bombas de cargo.

El buque se encontraba en regulares condiciones de mantenimiento y no contaba con equipos apropiados de extinción de incendios, ni con una tripulación suficientemente entrenada para maniobras de este tipo; por lo tanto, el incendio cobró fuerza y el Capitán de la nave decidió abandonarla. Posteriormente, con otros miembros de la tripulación, el Capitán regresó a bordo, en dos ocasiones, con el fin de salvar objetos personales y documentos del buque, pero sucesivas explosiones los hicieron desembarcar apresuradamente. En la noche del Jueves 5 de Febrero, el buque se hundió.

La tripulación que había sido recogida por diferentes naves fue enviada al puerto ecuatoriano de Esmeraldas.

A partir de ese día empezaron a observarse en la superficie del mar manchas de aceite. Diferentes vuelos de aviones de la Fuerza Aérea Colombiana y Guardacostas nortea-mericanos, localizaron a partir de esa fecha manchas de Petróleo de mediano y grueso espesor que cubrían 5.200 hectáreas aproximadamente en posición de 5 kilómetros de la costa colombiana. El día 17 de febrero el aceite alzanzó las playas y manglares de Tumaco.

Posteriormente se observaron manchas de aceite emulsionado emergiendo del fondo y otras entre Cabo Manglares y las Bocas del Río Mataje.

Al enterarse Colombia del siniestro, inicia la investigación por intermedio de la Capitania de Puerto de Tumaco, por ser esta Oficina, dependiente de la Dirección Gene-ral Marítima y Portuaria, la competente para instruir y conocer en primera instancia, de este siniestro marítimo, dada su ubicación geográfica.

Sin embargo, el país no se encontraba ni jurídica ni técnicamente preparado para enfrentar un fenómeno de las características que presentaba el vertimiento contaminante que estaba produciendo el siniestro del SAINT PETER.

De otra parte, la investigación que iniciaba la Capitania de Puerto, afrontaba sus propias dificultades: La tripulación del SAINT PETER, según se indicó, fue llevada al Puerto Ecuatoriano de Esmeraldas y desde allí partieron en diferentes direcciones a sus países de contratación antes de que la autoridad investigadora colombiana pudiera interrogarlos.

- El Libro de Bitácora nunca apareció. Sólo en Junio 4/76 (4 meses después) se obtuvo la ratificación del Capitán de la Nave y del Ingeniero Jefe en la ciudad de New York ante el Cónsul Colombiano de la protesta presentada ante la autoridad Ecuatoriana.

En virtud del sitio del accidente (frontera Colombo-Ecuatoriana), ambos países se vieron afectados por la contaminación y el siniestro los hizo adelantar diligencias conjuntas, e intercambiar información obtenida por las parciales investigaciones que cada país había podido realizar.

El buque por fortuna estaba afiliado a TOVALOP, cuya finalidad es contribuir a los costos de limpieza, no a los daños y solamente para los Estados; entidad que fija un plazo de dos años para arreglo directo.

Varios particulares, especialmente empresas pesqueras, solicitaron constituirse en parte dentro de la investiga - ción pretendiendo cuantiosas indemnizaciones por reales o hipotéticos perjuicios, que a la larga no pudieron demostrar.

TOVALOP constituyó en Colombia un apoderado y por otra parte, Ecuador y Colombia constituyeron en Londres uno común, pero en los dos años no hubo arreglo directo.

Dentro de los tres meses de prórroga que concedió TOVA - LOP, Ecuador arregló y terminó su reclamación.

Colombia inicia acción contra el armador ATLANTIC TANKERS LIMITED en New York, por tener esta empresa representa - ción en Filadelfia.

Allí se presenta la oferta de ITIA (INTERNATIONAL TANKER INDEMNITY ASSOCIATION) con sede en Bermudas, la cual se acepta, concluyéndose el drama jurídico, más no el peligro de un mayor desastre, en virtud que el buque no se pudo recuperar y aparentemente la contaminación constata da era solamente del combustible.

Sin embargo, este accidente trajo como consecuencia algu nas medidas de orden legal como el Decreto 1457 de 1978 que constituyó la Fuerza de Tarea "DESCONTAMINACION DE COSTAS" y posteriormente, con base en las facultades de la Ley 10 de 1978 (llamada Ley del Mar) el Decreto 1875 de 1979 por el cual se dictan normas sobre la prevención de la contaminación del medio marino.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- a. Es necesario definir por vía normativa la competencia entre entidades gubernamentales que tienen a su cargo aspectos parciales de protección del Medio Marino.
- b. Debe adecuarse la legislación actual, particularmente en los aspectos procesales y de responsabilidad civil por daños eco lógicos, para que sea aplicada por la Autoridad Marítima.
- c. La normatividad es solo uno de los diversos medios de que disponen los "Estados de Derecho" para la protección del me dio marino. Este medio debe ser complementado por la infra estructura de bienes y servicios adecuados para hacer operan te la normatividad.
- d. Es necesario proceder a ratificar las Convenciones de IMCO relativas a la contaminación del medio marino, previa la re visión de las causas por las cuales algunos de los países han suscrito la mayoría de estos Convenios, lo cual aparentemente los sitúa en una posición totalmente desventajosa.

- e. Promover la participación activa de los países de la región en las reuniones, convenios y protocolos de IMCO, a fin de conocer en detalle todo lo relacionado con los antecedentes y alcances de estas normas.
- f. La importancia de estos Convenios de IMCO radica en que contienen normas generales de aceptación universal, que por consiguiente constituyen una garantía de cumplimiento mayor, a la que ofrecen las normas de derecho interno que adoptan individualmente los Estados.
- g. En la actualidad se destaca la necesidad de que los Estados establezcan programas conjuntos de lucha contra la contaminación del mar a nivel regional o subregional. La preservación del medio marino es una obligación que sobrepasa las fronteras nacionales, y que debe ser afrontada por los países conjuntamente para poder adoptar acciones realmente efectivas. De ahí que señalemos la importancia de firmar convenios que traten estas materias.
- h. El problema lógicamente no es el de suscribir tratados sino el de su aplicación en la práctica. Muchas veces se habla de transferencia de conocimientos y cooperación técnica lo que en la práctica no es tan fácil, pues los intereses económicos y políticos de los Estados se convierten en barreras que impiden el cumplimiento de lo pactado.
- i. Los países del Pacífico Sur están estudiando el establecimiento de dos Convenios sobre contaminación con base en los mismos parámetros de cooperación. Se espera que al entrar en vigor dichos Convenios se logre una verdadera cooperación para beneficio de nuestras comunidades, cumpliendo así, con los objetivos propuestos en la Declaración de Santiago de 1952.

Se hace evidente el hecho de que la CPPS se proyecte como organismo internacional, para hacer cumplir en la práctica lo que se pacte en materia de cooperación técnica y participación conjunta en el combate contra la contaminación.

LEGISLACION CHILENA VIGENTE SOBRE PROTECCION Y PRESERVACION
DEL MEDIO MARINO, ESTRUCTURA INSTITUCIONAL Y CASUISTICA

Presentado por los participantes
de Chile:

-Srta. Silvia Monsalve

-Sr. Rafael Mera

-Sr. Pedro Oyarce

INTRODUCCION

La preocupación en torno a la contaminación marina debe situarse en la perspectiva del desarrollo progresivo del derecho internacional vinculado al establecimiento de nuevos espacios marítimos de jurisdicción exclusiva, así como al uso cada vez más intenso del mar como vía de comunicación y fuente de recursos.

La presentación de las disposiciones jurídicas aplicables en Chile serán situadas en una doble perspectiva: la del derecho internacional que surge de los Convenios en los cuales Chile es parte y la legislación positiva propiamente interna que recoge en gran medida los principios que se desprenden del orden internacional.

La necesidad de establecer normas específicas en esta materia se ha hecho vital también en Chile en la última década; de ello son prueba las ratificaciones del Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de las aguas por hidrocarburos de 1954, el Convenio sobre Responsabilidad Civil por los daños causados por la Contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969, y el Convenio Internacional sobre prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras materias, de 1972; aprobados todos ellos en 1977. Asimismo, la Ley de Navegación de 1978 es el instrumento básico que rige en el país en esta materia. Esta incorpora y complementa los instrumentos internacionales antes señalados.

Ninguna de estas disposiciones y en especial las relativas a las situaciones en que interviene un elemento internacional gozarían de una efectividad, sino se insertan dentro de una tendencia dominante hacia la armonización de legislaciones nacionales dentro de un marco de creación normativa general. Esta es la función que debe cumplir la futura Convención sobre Derecho del Mar, aunque no será analizada en cuanto a derecho aplicable en el marco interno, que contiene los principales elementos de un enfoque moderno sobre este tema.

El valor de las disposiciones de la futura Convención reside en la consagración de nuevos sujetos de la relación jurídica: Esta-

do ribereño, del Puerto y del Pabellón, cuyos intereses intenta equilibrar en beneficio del bien jurídico protegido, el medio ambiente marino. Estos conceptos novedosos, aún para la legislación interna, tendrían sin duda un lugar preponderante dentro de las modernas tendencias del Derecho del Mar.

El interés permanente de Chile en desarrollar una política dinámica y realista sobre el medio ambiente en general ha motivado su más alto apoyo a las iniciativas que fortalezcan la cooperación internacional en este ámbito. La labor de la CPPS en este tema es del más alto valor y está generando un esfuerzo común en la búsqueda de soluciones viables a nuestras realidades. Nuestro país alienta la realización de encuentros académicos y técnicos para entregar experiencia y recibir los aportes de los otros miembros de la CPPS con los cuales se ha estado trabajando por implementar un nuevo marco jurídico y técnico. La presencia de los organismos internacionales competentes con su consecuente experiencia, son indicativos de esa preocupación regional.

* * * * *

I.- DERECHO POSITIVO

1.- Constitución Política de Chile

La Carta fundamental consagra el derecho de los ciudadanos a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, imponiendo al Estado el deber de preservar la naturaleza. Por otra parte, la Ley podrá establecer restricciones específicas al ejercicio de determinados derechos o libertades para preservar el medio ambiente.

Para cautelar ese bien jurídico se establece el recurso de protección, cuando ese derecho se ve afectado por un acto arbitrario e ilegal imputable a una autoridad o persona determinada. Esto implica la existencia de un deber de no contaminar en los medios terrestre, atmosférico y marino (artículo 19 No. 8 de la Constitución Política, 1980). Estas disposiciones no han tenido aplicación práctica hasta la fecha.

2.- Ley de Navegación (Decreto Ley No. 2222 de 1978)

2.1. Definiciones

La Ley de Navegación no da un concepto de contaminación sino que se limita a hacer una descripción de actos prohibidos.

En ella se prohíbe absolutamente arrojar lastre, escombros o basuras y derramar petróleo o sus derivados o residuos, aguas de relaves de minerales u otras materias nocivas o peligrosas, de cualquier especie, que ocasionen daño o perjuicios a las aguas sometidas a la jurisdicción nacional y en puertos, ríos y lagos (artículo 142).

2.2 Autoridad y Función

El cumplimiento de la prohibición señalada en el párrafo supra será controlado por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, sus autoridades y organismos dependientes.

Funciones que les corresponden:

a.- Fiscalizar, aplicar y hacer cumplir todas las normas nacionales e internacionales, presente o futuras, sobre preservación del medio marino y sancionar su contravención.

b.- Cumplir las obligaciones y ejercer las atribuciones que los siguientes convenios asignan a las Autoridades del país contratante:

- Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Oil pol) de 1954 incluidas las enmiendas aprobadas en 1962 (Conferencia Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas de

mar por hidrocarburos y las enmiendas aprobadas mediante resolución A. 175 (VI) de la Sexta Asamblea de la OCMI (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental) de 21 de octubre de 1969 y su anexo sobre "Libro registro de hidrocarburos" en los términos aprobados por el DL 1807, de 1977.

- c.- La Dirección es la autoridad encargada de hacer cumplir en el Territorio de la República y en las aguas sometidas a jurisdicción nacional, la prohibición de vertimientos y las medidas preventivas que establecen el "Convenio sobre prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias" suscrito en Londres 29-XII-72, y sus anexos I, II y III aprobados por D.L. 1809, de 1977, y otorgar los permisos a que se refiere el artículo VI del Convenio.
- d.- La Dirección podrá cobrar derechos por el estudio y la concesión de permisos para el vertimiento de determinadas materias cuando no constituyan peligro de contaminación presente o futura de acuerdo a las pautas mencionadas en el Convenio.

2.3 Ambito de Aplicación

Las prohibiciones que contempla la ley están circunscritas en su ámbito de aplicación a las aguas sometidas a jurisdicción nacional en aplicación del principio de "Ratione Loci", vale decir las aguas interiores, el mar territorial y la Zona Económica Exclusiva. Este instrumento contempla una excepción en relación a las naves de bandera nacional que efectúan vertimientos en alta mar; se trata de una extensión del principio del Estado del Pabellón que recoge el Proyecto de Convención sobre Derecho del Mar.

2.4 Ratione Materia

La ley además de hacer una prohibición absoluta de arrojar sustancias contaminantes que ocasionen daños o perjuicios a las aguas jurisdiccionales, establece disposiciones relativas a la Responsabilidad Civil por los daños.

2.5 Sujetos

Se refiere a cualquier tipo de naves o artefactos navales que produzcan derrame o descarga sea cual sea la actividad que estén realizando. Asimismo, se aplica a las instalaciones terrestres que produzcan daños al medio ambiente marino por vertimiento de derrames o sustancias contaminantes. (Artículos 144 No. 1 y 147).

2.6 De la Responsabilidad Civil por los Daños Derivados de los Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas

Una revisión rápida de la legislación comparada, permite constatar que las responsabilidades contempladas en los ordenamientos jurídicos internos de diversos países se determinan con frecuencia con arreglo al Código Civil o al Derecho de Agravios, a pesar de que esas legislaciones puedan incluir actividades que crean riesgos particulares o peligros concretos, como es el caso que nos ocupa.

De allí pues la importancia de las Convenciones Internacionales sobre las materias, las cuales buscan soluciones equitativas a los problemas derivados de la Contaminación del Medio Marino. Chile cuenta con un cuerpo legal que regula la responsabilidad e introduce elementos de interés que se considerarán en los párrafos infra.

La Ley de Navegación señala en su artículo 144 que el mismo régimen de responsabilidad civil establecido en el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 29 de noviembre de 1969, aprobado por el Decreto Ley No. 1.808 de 1977 y promulgado por Decreto Supremo No. 475 del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 12 de agosto de 1977, y sin perjuicio del campo de aplicación de este Convenio, regirá para la indemnización de los perjuicios que ocasione el derrame de cualquier clase de materias o desechos que ocurra dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, sea cual fuere la actividad que estuviere realizando la nave o artefacto naval que lo produjo, con las normas complementarias que a continuación señala. O sea que, el régimen de responsabilidad civil establecido por el Convenio que rige, sin perjuicio de su campo de aplicación, para la indemnización de daños causados por el derrame de cualquier clase de materias y desechos y no sólo de hidrocarburos, se hace extensivo a cualquier clase de contaminación dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

Como ya se ha señalado, el régimen en cuestión tiene vigencia complementado por las normas que el mismo artículo 144 enumera y a las que en seguida nos referimos.

El Nº 1 del artículo 144 consagra una responsabilidad solidaria por los daños que se causen, que afecta al dueño, armador u operador a cualquier título de la nave, naves o artefacto naval que produzcan

el derrame o descarga. Cuando se produzcan derrames o descargas provenientes de dos o más naves, que causen daños a raíz de los mismos hechos, y fuere procedente la responsabilidad, ésta será solidaria entre todos los dueños, armadores u operadores a cualquier título de todas las naves de donde provengan aquellos, salvo en los casos de colisión en que sea razonablemente posible prorratar la responsabilidad. Al respecto, en cambio, el artículo IV del Convenio consagra exclusivamente la responsabilidad del o los dueños.

El No 2 del artículo 144 señala que el propietario, armador u operador de la nave o artefacto naval será responsable de los daños que se produzcan, a menos que pruebe que ellos fueron causados exclusivamente por: a) actos de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección; o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, y b) acción u omisión dolosa o culpable de un tercero, extraño al dueño, armador u operador, a cualquier título del barco o artefacto naval. Agrega la letra b) que las faltas, imprudencias o negligencias de los dependientes del dueño, armador u operador o las de la dotación, no podrán ser alegadas como causal de dicha exención de responsabilidad. Contrasta esta letra b) con el artículo III Párrafo 2, letra b) del Convenio, que se refiere únicamente al propietario y exige para que se configure la eximente de responsabilidad que el daño sea causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, no contemplando la posibilidad de una acción u omisión meramente culposa como lo hace la Ley de Navegación. Desde ese punto de vista el Convenio es más estricto que la Ley, pero en cambio ésta hace extensiva la responsabilidad a los daños causados por faltas, imprudencias o negligencias de los dependientes del dueño, armador u operador, lo que concuerda con el sistema de responsabilidad por el hecho ajeno consagrado por nuestro Código Civil en su artículo 2320, que señala que "toda persona es responsable no sólo de sus propias acciones, sino del hecho de las que estuvieren a su cuidado" (inc. 1º).

Debe tenerse presente que el artículo 144 No. 2 no contempla la eximente de responsabilidad que indica la letra c) del párrafo 2 del Artículo III del Convenio, esto es, el que los daños hayan sido causados por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces y otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

El artículo 144 No. 3 de la Ley de Navegación define como "siniestro", para estos efectos, a todo acontecimiento o serie de acontecimientos que tengan el mismo origen y que produzcan o puedan producir daños por derrames o contaminación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional o en sus costas adyacentes. En cambio el artículo I No. 8 del Convenio sólo se coloca en el caso de que realmente se causen daños por contaminación, para entender que existe un siniestro.

El artículo 144 No. 4 de la Ley define a su vez la "sustancia contaminante" como toda materia cuyo vertimiento o derrame esté específicamente prohibido, en conformidad al reglamento. En ello se trasluce una vez más la mayor extensión que asigna la Ley al régimen de responsabilidad civil establecido por el Convenio, pues éste sólo define a los "Hidrocarburos" en su artículo I No. 5, consecuente con su aplicabilidad sólo a la contaminación por dichos elementos.

El artículo 144 No. 5 de la Ley dispone que se presume que el derrame o vertimiento de sustancias contaminantes del medio ambiente marino produce daño ecológico. De tal modo, será el causante del derrame o vertimiento quien deberá probar que dicho daño no se ha producido.

El artículo 144 de la Ley, recién señalado, establece un régimen de responsabilidad objetiva o por riesgo, en la forma que lo hace el Convenio, al señalar que el dueño, armador u operador de la nave o artefacto naval será responsable de los daños que se produzcan, a menos que pruebe que ellos fueron causados exclusivamente por los hechos que enseguida enumera (No. 2). El propietario, armador u operador responde siempre de tales daños, con las solas excepciones indicadas, independientemente de la concurrencia o inconcurrencia de culpa de su parte, en base precisamente al riesgo que su actividad crea y conlleva.

El artículo 145 inciso 1º de la Ley señala que el propietario, armador u operador de la nave o artefacto naval podrá limitar la responsabilidad establecida en el artículo anterior por los perjuicios derivados de cada siniestro hasta un máximo equivalente en moneda nacional a dos mil francos por tonelada de registro de la nave o artefacto naval, causante de los perjuicios. Agrega el inciso 1º del artículo 145 que esta responsabilidad no excederá en ningún caso del equivalente a diez millones de francos, y que si el siniestro ha sido causado por fal-

ta o culpa del propietario, naviero u operador, perderá el derecho a la limitación de responsabilidad, con firmándose así que el sistema consagra un régimen de responsabilidad objetiva o por riesgo, ya que la limitación puede tener lugar si no ha existido falta o culpa. El Convenio señala estas mismas normas en su artículo V N^{os.} 1 y 2 pero referidas exclusivamente al propietario de un barco.

El inciso 2^o del artículo 145 señala que en los casos en que no corresponda aplicar exclusivamente las normas del Convenio, el ejercicio del derecho a limitar las indemnizaciones se regirá por las reglas que a continuación enumera y que pasamos a analizar:

"1) El que pretende gozar de la limitación deberá constituir ante el Tribunal que establece el título X o ante el que pudiere ser también competente según el Convenio, un fondo cuya cuantía ascienda al límite de responsabilidad dispuesto en dicho artículo. El fondo podrá constituirse consignando la suma o depositando una garantía bancaria o de otra clase, considerada suficiente por el Tribunal. Ejercitando el derecho a limitación por alguno de los responsables, sus efectos beneficiarán a todos los que hubieran tenido derecho a impetrarlo, según lo dispuesto en el inciso primero". Estas normas están señaladas asimismo por el Convenio en su artículo V párrafo 3, salvo la frase final referente al beneficio de la limitación para todos los que hubieren podido impetrarla.

El No. 2 del artículo 145 señala que el fondo será distribuido entre los acreedores a prorrata del importe de sus respectivas reclamaciones, previamente aceptadas, lo cual se indica asimismo en el artículo V párrafo 4 del Convenio. Sin embargo, la disposición de la Ley de Navegación agrega que los gastos o sacrificios razonables en que hubiera incurrido la autoridad para prevenir o minimizar los daños por contaminación gozarán de preferencia sobre los demás créditos del fondo, y que si los responsables no ejercitaren el derecho a limitar responsabilidad, aquellos gastos o sacrificios razonables gozarán del mismo privilegio que sobre la nave correspondería a sus salvadores. Esta misma regla de prelación beneficiará a los gastos y sacrificios razonables en que incurriere algún tercero en forma espontánea o a requerimiento de la Autoridad, para prevenir o minimizar los daños, sean sobre el mar o sus costas adyacentes. Pero cuando se trate de gastos o sacrificios que beneficiaron a bienes del propio reclamante, ellos no gozarán de la preferencia en cuestión. Ahora, si los gastos o sacrificios ra

zonables para prevenir o minimizar los daños hubieren sido ejecutados por el propio responsable del derrame, su monto previamente aceptado podrá cobrarse a prorrata con los demás acreedores generales del fondo.

El No. 3 del artículo 145 dispone que si antes de hacerse efectiva la distribución del fondo, alguno de los responsables o sus dependientes o algún asegurador o garante hubieren pagado indemnizaciones basadas en perjuicios por derrames que se comprendan en el fondo, se subrogará hasta la totalidad del importe pagado en los derechos que la persona indemnizada hubiere tenido en la repartición del fondo, norma que asimismo se contiene en el artículo IV párrafo 5 del Convenio. Agrega la Ley que esta subrogación no excluye las que también pudieren operar conforme a las reglas generales.

El No. 4 del artículo 145 señala que cualquiera de los responsables o terceros interesados podrá solicitar al Tribunal que se reserven las sumas adecuadas para cubrir las cuotas de aquellos créditos que aún no estuvieren reconocidos; pero que de estarlo, habrían tenido derecho a resarcirse con los demás imputables al fondo, norma que en el Convenio no se contiene.

Los Nos. 5 y 6 del artículo 145 se refieren a la unidad mencionada como "franco" en ese artículo, señalando cómo opera su conversión a moneda nacional y cómo se calculará el monto del fondo; y qué se entiende por arqueo de la nave o artefacto naval para los efectos de ese artículo, todo lo cual es señalado asimismo por el Convenio, si bien con las diferencias propias del alcance de la prohibición del artículo 142 de la Ley (así, por ejemplo, el artículo 145 No. 6 se refiere al peso en toneladas de la carga que pueda transportar o soportar la nave o artefacto, en circunstancias que el Convenio se refiere al peso en toneladas de los hidrocarburos que pueda transportar el barco).

El No. 7 del artículo 145 señala que el asegurador u otra persona que provea la garantía financiera por cualquiera de los responsables, podrá constituir el fondo en las mismas condiciones y con los mismos efectos dispuestos en ese artículo, como si lo constituyera alguno de los responsables. El artículo V del Convenio señala en su párrafo 11 una norma similar, referida sólo al propietario y agregando que puede constituirse ese fondo incluso si hubo falta concreta o culpa del propietario, pero dicha constitución no limitará los derechos de resarcimiento

de cualquier acreedor frente al propietario. La Ley de Navegación no contempla esta última posibilidad, debiendo por tanto entenderse excluida de la situación prevista por el artículo 145 No. 7.

El No. 8 del artículo 145 establece que cuando después de un siniestro alguno de los que pudieren ser responsables por los daños constituyere el fondo de que trata ese artículo y tuviere derecho a limitar su responsabilidad, no podrán perseguirse otros bienes de su propiedad. Asimismo, cesarán los arraigos, retenciones o embargos de la nave u otros bienes, que se hubieren impuesto como garantía del resarcimiento de los perjuicios originados por ese siniestro. Norma similar encontramos en el artículo VI párrafo 1, letras (a) y (b) del Convenio, aclarando el párrafo 2 que no obstante, las disposiciones precedentes sólo se aplicarán si el acreedor tiene acceso al Tribunal que administra el fondo y se puede efectivamente disponer de ese fondo para indemnizarle.

El artículo 146 de la Ley dispone que toda nave o artefacto naval que mida más de tres mil toneladas, según las bases de medición dispuestas en el artículo 145, deberá suscribir un seguro u otra garantía financiera otorgada por un Banco o un fondo internacional de indemnizaciones, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad establecidos en dicho artículo. Al respecto, el Convenio establece en su artículo VII la misma obligación, pero para las naves que estén matriculadas en un estado contratante y transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento. Agrega el artículo 146 que la Autoridad Marítima que le hubiere dado el certificado de matrícula, expedirá además otro que acredite que existe ese seguro de garantía, debiendo ser este último certificado formalizado siguiendo tan de cerca como sea posible el modelo descrito en el Anexo del Convenio. El certificado debe llevarse a bordo y una copia se conservará en poder de la Autoridad que matriculó la nave o artefacto naval. Todo esto se señala asimismo el artículo VII, párrafos 2 y 4 del Convenio. El inciso 2º del artículo 146 de la Ley encomienda al Reglamento que aún no ha sido dictado la misión de indicar las demás condiciones de expedición, vigencia y validez del certificado de garantía.

El inciso 3º del artículo 146 señala que podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños, o por gastos y sacrificios razonables para prevenirlos o disminuirlos, contra el asegurador o contra cualquiera que hubiese otorgado la garantía fi -

nanciera, pudiendo en tal caso el garante demandado ampararse en los límites de responsabilidad previstos en el artículo precedente y pudiendo oponer también las excepciones o defensas que hubiera podido invocar su afianzado, excepto las personales de éste en su contra. Finalmente, se señala que el demandado puede exigir que su afianzado concorra con él al procedimiento. El Convenio toca este punto en su artículo VII párrafo 8, refiriéndose exclusivamente al resarcimiento de daños por contaminación y facultando además al demandado para alegar en su defensa que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario, posibilidad que nuestra Ley no contempla.

Los incisos 4º y 5º del artículo 145 se refieren al destino exclusivo de los depósitos constituidos por un seguro u otra garantía para limitar responsabilidad (el cumplimiento de las obligaciones e indemnizaciones que se imponen en ese párrafo) y a la prescripción de las indemnizaciones y las obligaciones que nazcan de lo preceptuado en ese párrafo (tres años desde que se produjo el daño o se realizaron los actos que dan acción de reembolso, no pudiendo sin embargo interponerse acción alguna después de seis años contados desde la fecha del siniestro, plazo que se computa desde la fecha inicial del acontecimiento más antiguo cuando el siniestro consiste en una serie de ellos). Dichas normas son básicamente iguales a las que establece el Convenio en sus artículos VII párrafo 9, y VIII.

El artículo 147 de la Ley de Navegación dispone que en el caso de instalaciones terrestres que produzcan daños al medio ambiente marino por vertimiento o derrame de sustancias contaminantes, el dueño de ellas será siempre civilmente responsable y deberá indemnizar todo perjuicio que se haya causado. Nuevamente encontramos aquí consagrado el régimen de la responsabilidad objetiva, por riesgo o sin culpa, esta vez referida no a naves o artefactos navales sino a instalaciones terrestres, señalando el inciso 2º de dicho artículo 147 que al efecto es aplicable lo dispuesto en los números 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 144, en lo que fuere compatible. Recordemos que dichas disposiciones son las normas que complementan el régimen de responsabilidad civil, estableciendo la solidaridad por los daños que se causen, las eximentes de responsabilidad, la definición de "siniestro" y la de "sustancia contaminante" y la presunción de que el derrame o vertimiento de sustancias contaminantes del medio ambiente marino produce daño ecológico.

Finalmente, el artículo 48 señala que las disposiciones de ese párrafo no se aplican a los buques de guerra nacionales u otros operados directamente por el Estado en actividades no comerciales, pero que sus Capitanes y las Autoridades de que dependan, deberán adoptar todas las medidas tendientes a evitar siniestros.

2.7 De las Sanciones y Multas

En concordancia con lo analizado a propósito de la prohibición absoluta de vertimientos y las atribuciones y funciones que competen a la Dirección General en la materia, el artículo 149 de la Ley de Navegación señala que corresponde a ésta aplicar las sanciones y multas por contravención de las normas del párrafo 1º del Título 9, en conformidad al Reglamento, correspondiéndole asimismo aplicar las sanciones en que incurran las naves chilenas que efectúen descargas de hidrocarburos fuera de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional. Como se ve, en este caso la prohibición no afecta solamente a los casos que se produzcan en las aguas de jurisdicción nacional, pero esta extensión de la facultad de sancionar a lo ocurrido en otras aguas opera a condición de que la nave sea chilena, la descarga ilegal sea de hidrocarburos, y esta descarga hubiere quedado impune.

Estas sanciones y multas se aplican administrativamente por la Dirección General, conforme al artículo 150 de la Ley, lo que se hace previa investigación sumaria de los hechos (artículo 151). Los afectados pueden apelar de tales sanciones y multas o solicitar su reconsideración al Director General, en caso de que hayan sido aplicadas por éste, debiendo previamente consignar la multa impuesta y disponiendo del plazo de quince días contados desde la notificación, para interponer el recurso, todo ello conforme al artículo 151 de la Ley.

El monto máximo de las multas, conforme al artículo 150 inciso 2º, es de 1.000.000 de pesos oro (*), salvo lo previsto en los incisos siguientes. Al respecto el inciso 2º del mismo artículo señala que, además de las sanciones que corresponda aplicar a los miembros de la dotación de las naves por incum-

(*) \$ 1 oro = US\$ 0,249

\$ 1.000.000 oro = US\$ 249.000

plimiento de sus deberes profesionales, en el caso de infracción de lo dispuesto en los artículos III y IX y demás obligaciones impuestas por el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (el artículo III consagra las prohibiciones de vertimientos, y el artículo IX se refiere a la obligatoriedad de contar con el Libro Registro de Hidrocarburos), se sancionará al dueño o armador de la nave de que provenga la descarga ilegal, con una multa de hasta 5.000.000 de pesos oro (**), cualquiera sea el lugar en que se haya cometido la infracción. Agrega el inciso 3º del artículo 150 que se sancionarán con la misma multa de las infracciones a las normas del Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, sin perjuicio de que la Autoridad Marítima dicte las demás medidas compulsivas que fueren necesarias para poner término al vertimiento nocivo.

En síntesis, el monto máximo de las multas es de 1.000.000 de pesos oro y puede elevarse hasta 5.000.000 de pesos oro en caso de infracciones a los Convenios ya señalados. En el caso del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, la multa se aplica sea cual sea el lugar en que se haya cometido la infracción, conforme al carácter absoluto de la prohibición del artículo 142 de la Ley, que ya analizamos y que sólo admite las excepciones particulares que la Autoridad Marítima autorice en la forma que en su oportunidad estudiamos.

El inciso 4º del artículo 150 señala que el reglamento establecerá la graduación de estas multas, considerando el volumen de la descarga o derrame ilegales u otros aspectos que agraven o atenúen los efectos de un siniestro y que, asimismo, el reglamento establecerá las sanciones que se aplicarán a los que deben dar cuenta de un derrame o descarga ilegal y omitieren hacerlo. De esto no puede concluirse, como ya indicamos con anterioridad que mientras el reglamento no se dicte la Autoridad Marítima no puede aplicar sanciones, pues ella está en todo caso facultada para aplicar las sanciones y multas que la Ley establece, pudiendo considerar para graduar las multas, entre otros, los mismos criterios que para ello se enuncian en el inciso 4º en análisis, en relación al mérito que emane de la Investigación Sumaria que se instruya.

El inciso final del artículo 150 señala una regla que aun sin declaración expresa tendría aplicación pero que no está demás en cuanto a fijarla con claridad: la aplicación de sanciones y multas por un hecho determinado no impide la aplicación de otras en caso de reiteración.

(**) \$1.00 = US \$ 0.249
5.000.000 000 00 US\$ 1.245.000

2.8 Del Tribunal y del Procedimiento

2.8.1. Competencia

El Párrafo 4º del Título 9, "Del Tribunal y del Procedimiento" establece, como su nombre lo indica, un Tribunal especial para conocer de las materias que señala, y el procedimiento a seguir. Brevemente podemos señalar que el Tribunal está constituido por un Ministro de la Corte de Apelaciones de Valparaíso, según el turno que ella fije, el que conoce en primera instancia los siguientes asuntos:

- a) De los juicios para exigir la restitución o indemnización de los gastos o sacrificios ocasionados por la adopción de medidas preventivas razonables para prevenir o minimizar los daños por contaminación que puedan derivar de algún siniestro.
- b) De los juicios sobre indemnización de los perjuicios causados al Estado o a particulares por derrames o contaminación del medio marino o del litoral.
- c) De los juicios sobre limitación de responsabilidad, constitución del fondo de indemnización o repartimiento de éste.
- d) De toda otra acción que nazca de la aplicación de los Decretos Leyes que aprobaron los tres Convenios Internacionales que se citan.
- e) De las acciones que nazcan de una colisión o abordaje, cuando de ello se deriven perjuicios por contaminación, y de las que nazcan de abordajes que ocurran en alta mar, cuando los hechos quedan sometidos a la jurisdicción chilena.

2.8.2. Opción

El artículo 155 contempla una opción de tribunales para las acciones directas que la Ley de Navegación o los convenios internacionales citados conceden contra el asegurador o la persona que haya proporcionado la garantía para las indemnizaciones, pudiendo los interesados a su elección, interponer tales acciones ante: 1) el tribunal especial señalado en el artículo 153; 2) el tribunal extranjero que corres-

ponda según el domicilio del demandado; y
3) el tribunal que se señale en el documento de garantía, a elección del demandante.

2.8.3. Procedimiento y Régimen probatorio

El procedimiento a utilizar en estos juicios es el del juicio ordinario, con las siguientes variantes:

- a) Se suprimen los escritos de réplica y dúplica.
- b) Además de los medios probatorios enumerados por la ley, será admisible, a juicio exclusivo del Tribunal, cualquiera clase de prueba.
- c) El Tribunal puede, en cualquier estado del juicio, decretar de oficio las diligencias probatorias que estime conveniente.
- d) La prueba se apreciará en conciencia, lo que significa que el juzgador no estará atado en la apreciación del valor probatorio de los medios allegados al proceso, por la valoración que la ley asigna a cada uno de estos medios, sino que podrá otorgar a cada medio el valor que le señalen la lógica, el buen sentido y su propia experiencia.

2.8.4 Informe de Peritos

El Tribunal, durante toda la tramitación del proceso, actuará asesorado por un perito naval, designado en la forma que la ley señala. El Tribunal puede solicitar de dicho perito los informes que estime necesarios durante el curso del juicio, y en todo caso antes de dictar sentencia y siempre que no hubiere emitido opinión sobre la materia, el Tribunal deberá solicitarle de oficio que informe sobre las causas que originaron el siniestro y sus responsables, o sobre el grado de responsabilidad que atribuya a los Capitanes, en casos de abordaje o colisión. El informe se pone en conocimiento de las partes y, transcurrido el plazo fatal de tres días, el Tribunal citará para oír sentencia.

2.8.5 Otras Disposiciones

Las restantes disposiciones se refieren al monto de los honorarios profesionales del perito naval mientras el juicio esté pendiente - forma de determinación y de pago -, a la acumulación de las acciones, al Tribunal de alternativa en caso de que el monto de la suma demandada no exceda de ciento veinte unidades tributarias(***)Tribunal ante el cual se aplican las mismas disposiciones, exceptuando las de los artículo 158 y 159, referentes al perito naval. El artículo 162 consagra como Tribunal de segunda instancia para los juicios de que trata ese título (sin distinguir respecto al de primera instancia, de lo cual se concluye que aún en el caso del Tribunal de alternativa la segunda instancia estará a cargo del Tribunal que a continuación se señala) a la Corte de Apelaciones de Valparaíso. Finalmente, el artículo 163 encomienda a un reglamento especial la misión de señalar las normas a que se someterá el concurso de acreedores a que dé lugar el procedimiento sobre limitación de responsabilidad por la constitución del fondo de garantía.

Como comentario general, puede señalarse que el procedimiento difiere en la práctica bastante del corriente en el juicio ordinario, pues el Tribunal desempeña aquí un papel bastante activo, puede admitir a su juicio exclusivo cualquier medio de prueba, puede decretar de oficio las diligencias probatorias que estime convenientes, y aprecia la prueba en conciencia, es además obligado a oír la opinión de un perito naval que lo asesorará en sus actuaciones durante todo el proceso.

Para finalizar este análisis de las normas contenidas en nuestra Ley de Navegación acerca de la contaminación de las aguas, es preciso hacer breve referencia a su artículo 132, contenido fuera del título 9, a propósito de los restos náufragos, que señala que "cuando dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional o en ríos y lagos navegables se hundiere o varare una nave, aeronave o artefacto

(***) Unidad Tributaria = \$ 2.027 = US \$ 51,97 (Abril 1981)

120 Unidades Tributarias = \$ 243,240 = US \$ 6,236.92 (Abril 1981)

que, a juicio de la Autoridad Marítima, constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas, dicha Autoridad ordenará al propietario, armador u operador que tome las medidas apropiadas para iniciar, a su costa, su inmediata señalización y su remoción o extracción, hasta concluirla dentro del plazo que se le fije. El inciso 2º señala que si el propietario, armador u operador no inicia re o concluyere la faena en el plazo prescrito, se entenderán abandonadas las especies y a aquellos se les aplicará una multa de hasta 2.000 (4) pesos oro por cada tonelada de registro grueso de la Nave o hasta 50.000 (5) pesos oro en los demás casos.

El inciso 3º señala que lo anterior es sin perjuicio de otros apremios, arraigos o embargos, respecto de la persona o de los bienes del propietario, armador u operador, para obtener el cabal cumplimiento de la Resolución de la Autoridad Marítima que ordena el retiro, extracción, despeje o limpieza del área. El inciso final agrega que las reglas señaladas se aplicarán asimismo en el caso de naves, artefactos navales, aeronaves u otras especies que estén a la deriva, pudiendo disponerse su hundimiento si fuera necesario.

3.- Otras Disposiciones

En el ordenamiento jurídico nacional existen una serie de normas que de alguna manera hacen referencia al problema de la contaminación del medio marino. Entre estas normas cabe mencionar las siguientes:

Decreto Ley 2442, de 1978 (Pub. 29-XII-78). Establece funciones y atribuciones del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción en materia de Pesca, y asimismo organiza la Subsecretaría de Pesca, crea el Consejo Nacional de Pesca y el Servicio Nacional de Pesca.

a.- En su artículo 1º establece que la acción del Ministerio en relación con el sector pesquero, está enca-

(4) 2.000 pesos oro = US \$ 498.

(5) 50.000 pesos oro = US \$ 12.450.

minada a promover su desarrollo nacional, y proteger, conservar y aprovechar integralmente los recursos hidrobiológicos y el medio ambiente acuático del país.

Entre las funciones del Ministerio señala: letra b) Adoptar medidas para evitar la introducción y propagación dentro del territorio nacional, de enfermedades que afecten a los recursos hidrobiológicos marinos y continentales y para combatir las existentes.

b.- Entre las funciones y atribuciones de la Subsecretaría de Pesca:

"Proponer al Ministro las normas de protección y control, y de aprovechamiento racional de los recursos hidrobiológicos disponibles y su medio".

DFL. No. 34, de 1931 sobre Pesca. En su artículo 20 "Prohíbe la pesca con métodos físico químicos (uso de materias explosivas y venenosas)".

Además prohíbe arrojar en ríos y lagos los residuos derivados de las industrias agrícolas fabriles y mineras que puedan ser nocivas a la vida de los animales acuáticos, sin que previamente hayan sido diluidos o purificados en la forma que determine el Reglamento.

El art. 20 del Reglamento D.S. 1584, de 1934 dispone: "Se prohíbe arrojar a los ríos y lagos aserrín, residuos de curtiduría u otras materias que provengan de industrias o lavados de minerales".

Los residuos de las industrias o lavados de minerales deberán ser purificados antes de ser arrojados a los ríos o a los lagos. Los sistemas de depuración que se empleen deberán ser previamente aceptados por (SERNAP) Servicio Nacional de Pesca.

Decreto Supremo No. 175, de 1980 (20-V-80), reglamenta actividades pesqueras.

Art. 14. La importación y propagación de recursos hidrobiológicos en cualquier estado de su desarrollo, sólo podrá efectuarse previa autorización de la Subsecretaría de Pesca.

Para la importación, el requirente deberá acompañar a su solicitud el certificado sanitario respectivo, otorgado por la autoridad oficial del país de origen de dichos recursos.

En lo que respecta, a la propagación de recursos hidrobiológicos, la Subsecretaría de Pesca establecerá en la resolución respectiva y previo informe técnico, las condiciones bajo las cuales podrá efectuarse.

Decreto Supremo No.130, de 1959 (Pub. 20-III-59). Reglamento de Permisos para barcos pesqueros de bandera extranjera que realizando faenas en aguas territoriales chilenas lleven el producto de la pesca al exterior.

En su artículo 18 prohíbe en las faenas de pesca:

- i) Emplear explosivos o sustancias tóxicas u otros medios vedados o que produzcan daños.
- ii) Llevar consigo o utilizar artes de pesca prohibidas o permitir que en los barcos destinados a la pesca sean transportados explosivos o sustancias tóxicas.
- iii) Abandonar en la playa o riberas o lanzar al agua en las zonas que fijen las disposiciones reglamentarias respectivas, productos o desperdicios de la pesca.

D.S. No. 315 de 1971, la Comisión Permanente contra la contaminación ambiental. Entre sus funciones se encuentra: "Revisar legislación vigente sobre contaminación ambiental y proponer un Código Unico que la concentre, tendientes a que sus disposiciones sean operativas y aplicables a la realidad nacional".

D.S. No. 507, 3-VIII-70 Comisión Nacional de Contaminación Ambiental.

4.- Plan Nacional de Contingencias

Chile está potencialmente expuesto a accidentes y siniestros marítimos de grandes proporciones y graves consecuencias, teniendo presente las duras condiciones climáticas que imperan en el litoral y que la gravedad potencial de los accidentes se ve aumentada si se considera además que un alto porcentaje de la importación de petróleo y el total de nuestra producción del mismo se transporta en buques tanques que surcan los mares del Sur, utilizando como paso obligado el Estrecho de Magallanes y otros canales patagónicos, lo cual evidentemente aumenta los riesgos. Este problema ha sido abordado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante a través de la elaboración de un proyecto destinado a crear una herramienta eficaz para combatir con rapidez y eficiencia los efectos de un derrame de hidrocarburos.

El proyecto mencionado constituye el llamado Plan Nacional de Contingencias para Combatir Derrames de Hidrocarburos, cuyo objetivo es minimizar los daños que el petróleo pueda producir en el medio marino y el litoral, incluyendo

tanto los aspectos ecológicos como económicos. Dicho Plan asigna a la Dirección General la labor de dirigir y ejecutar directa e indirectamente las operaciones de control del derrame y limpieza de las áreas afectadas, para lo cual deberá, entre otras cosas, crear un Centro Nacional y cuatro Centros Regionales de combate de pendientes de ella, cuya función será coordinar las operaciones y a los cuales se les asignará un área geográfica de responsabilidad; y crear un Comité Asesor del Centro Nacional y otros a nivel de los Centros Regionales, que colaboren con los respectivos centros en materias que ellos lo requieran, tales como biología marina y pesca, turismo, salud, economía, aspectos jurídicos, industria privada, etc. El Plan contempla la constitución de un Fondo Especial de Emergencia para solventar los gastos iniciales de un derrame, de inmediata disponibilidad en caso de emergencia, el que se constituirá con aportes proporcionales de la Empresas relacionadas con el área.

Anexo a este proyecto y como parte del mismo, existe el Plan de Acción, que complementa al anterior y permite llevar a la realidad los lineamientos que contiene, detallando la organización de los Centros Nacional y Regionales, las operaciones que deben llevarse a cabo, personal, seguridad, uso de dispersantes; etc.

Todo esto se encuentra aún en la etapa de proyecto, por lo que no corresponde exactamente a normas de derecho positivo, pero lo tratamos aquí porque constituye un paso hacia una infraestructura específicamente destinada al combate de la contaminación, en cumplimiento a las funciones que la Ley de Navegación señala a esta Dirección General, a las que nos hemos referido con anterioridad.

II. RELACION CON CONVENIOS IMCO

1. Análisis comparativo de normas de la ley de navegación y las normas del Convenio Internacional para Prevenir Contaminación de Aguas de Mar por Hidrocarburos.

- a.- El Convenio establece disposiciones generales en cuanto no están referidas a los mares sometidos a la jurisdicción de los Estados Contratantes (Ej. arts. VI 2) y X 1)

Las prohibiciones que contempla la ley de navegación están circunscritas en su ámbito de aplicación a las aguas sometidas a la jurisdicción nacional

- b.- El Convenio permite bajo ciertas condiciones la descarga de hidrocarburos o mezcla de hidrocarburos. Pa-

ra ello distingue entre navíos en general y navíos tanques, sin exigir autorización previa (Artículo III)

- La Ley de navegación no da cabida a excepciones generales y solo excepcionalmente permite la descarga de petróleo y sus derivados o residuos previa autorización de la Autoridad marítima (Dirección) (Art. 142)

2. Análisis comparativo de la Ley de Navegación y las Disposiciones del convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias.

a.- Las normas de la Convención no se aplican a la evacuación de desechos u otras materias directamente derivadas de la exploración, explotación y tratamientos afines, fuera de la costa, de los recursos minerales de los fondos marinos o relacionados con ellos (art. III, 1, c)).

La Ley de Navegación no contempla ninguna excepción.

b.- El Convenio sólo se refiere a los vertimientos que tienen lugar en el mar (artículo III 3). La ley de navegación se refiere además a los vertimientos efectuados en aguas interiores del Estado (puertos, ríos y lagos) Art. 142.

c.- En el Convenio la prohibición de vertimiento de desechos y otras materias alcanza a las aguas marinas, incluida la alta mar (artículo VII, 3). Las normas de la Ley de Navegación sólo se refieren a las aguas "sometidas a la jurisdicción nacional" y no cubren situaciones producidas en alta mar. Excep. artículo 149 inciso 2º.

d.- La Convención distingue entre permisos especiales y generales. La Ley de Navegación sólo se refiere en términos genéricos a "autorizaciones".

e.- La Convención no define lo que debe entenderse por desechos o contaminantes pero incluye algunas materias (anexos I y II). La Ley de Navegación entrega al reglamento la determinación de lo que debe entenderse por sustancias contaminantes.

3. Análisis comparativo de la Ley de Navegación y el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

a.- El Convenio se aplica sólo en el caso de contaminación causada por barcos o artefactos flotantes que "estén transportando hidrocarburos a granel" (Art. I, 1)). La Ley de Navegación opera en caso de contaminación causa

da por naves o artefactos navales, sea cual fuere la actividad que estuvieren desarrollando. (Art. 144 inc. 1º).

- b.- El Convenio, en materia de responsabilidad civil por los daños causados, establece (Artículo III 1) que dicha responsabilidad se hace efectiva sobre el propietario del barco.

La Ley de Navegación dispone que serán solidariamente responsables de los daños, el dueño, armador u operador a cualquier título de la nave o artefacto naval que ocasiona el derrame o descarga.

- c.- El Convenio establece que sus disposiciones se aplican a los casos de daños causados por derrames o descargas de hidrocarburos (artículo III 1).

Las disposiciones de la Ley de Navegación se aplican a los daños causados por derrames o evacuaciones de las materias o sustancias nocivas que especifica en el art. 142.

- d.- En cuanto al ámbito de aplicación de sus disposiciones el Convenio las hace extensivas a los daños causados en el territorio inclusive el mar territorial de los Estados contratantes (Art. II).

La Ley de Navegación hace aplicables sus normas a los daños producidos en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional. (art. 144 inciso 1º).

- e.- La Ley de Navegación establece una presunción consistente en que "se presume que el derrame o vertimiento de sustancias contaminantes del medio marino produce daño ecológico (art. 144 No. 5).

El Convenio no contempla una disposición similar.

- f.- El Convenio obliga a suscribir un seguro u otra garantía similar al propietario del barco que transporte más de 2,000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento" (Art. VII).

La Ley de Navegación contempla esta obligación respecto de toda nave o artefacto naval que mida más de 3,000 toneladas (considera el arqueo) (art. 146).

- g.- El Convenio no contempla ninguna clase de preferencia respecto de la distribución del fondo.

La Ley de Navegación establece una preferencia respecto de los gastos o sacrificios razonables en que hubiere incurrido la autoridad para prevenir o minimizar los daños producidos por la contaminación (Art. 145, No. 2).

III.- CASUÍSTICA

Al referirnos a los casos concretos que en nuestro país se han producido, de contaminación de las aguas del mar a causa de siniestros de envergadura, debemos previamente hacer la salvedad de que tan sólo uno de ellos, el del Buque Tanque "CABO TAMAR", ha ocurrido bajo la vigencia de la actual Ley de Navegación.

1.- Varamiento sufrido por el B/T. "NAPIER"

El día 9 de julio de 1973, aproximadamente a las 07.00 horas, el Buque Tanque de bandera liberiana "NAPIER", varó en la Isla Guamblín, en Latitud 46° 46' S. y Longitud 75° 05' 8 W. A consecuencia de la varada la nave sufrió serios daños en su casco, el cual se quebrantó, inundándose los estanques 5, 6 y 7, la Sala de Bombas y la Sala de Máquinas. Se produjo derramamiento progresivo de petróleo en cantidades considerables como para contaminar una extensa área de mar abundante en recursos naturales del medio marino.

En esta oportunidad se sancionó al Capitán con una multa de 50,000 pesos oro (US\$ 12,450) por faltas de orden disciplinario y profesional, más nó por el derrame ni la contaminación misma. No actuó seguro alguno, y no hubo limpieza del área. En aquel entonces no regían en Chile los Convenios a que hemos hecho referencia, ni la actual Ley de Navegación y ni siquiera el D.S. No. 1.063 de 24 de octubre de 1973, que introdujo al Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina las normas a que nos referimos con anterioridad. En todo caso, no hubo daño ecológico, pues la mancha no llegó a la costa sino que se fue mar adentro.

2.- Varamiento sufrido por el B/T. "METULA"

El día 9 de agosto de 1974, a las 22.16 horas, el Buque Tanque de bandera holandesa "METULA" varó en el bajo Sa-télite de la Primera Angostura del Estrecho de Magallanes. Como consecuencia de la varada se produjo derrame progresivo de petróleo al mar con efectos contaminantes comprobados en la flora y fauna marina, como asimismo en playas y algunas instalaciones terrestres. En esta oportunidad no se aplicó sanción por el derrame ni por la contaminación causada por éste. Se contó con la cooperación de IMCO, que efectuó una evaluación de los daños, y del mismo modo el seguro envió a dos personas con el mismo objeto, pero sólo se efectuó limpieza de las rampas de varada de las barcasas que hacen el tráfico en ese punto del Estrecho.

3.- Varamiento sufrido por la M/N. "NORTHERN BREEZE"

El día 15 de setiembre de 1975, a las 04.50 horas la Mo

tonave de bandera liberiana "NORTHERN BREEZE" varó en los Farallones de Quintero de Latitud 32° 42'. O Sur y Longitud 71° 31' Weste. Con motivo de dicha varada el buque derramó al océano aproximadamente 100 toneladas de petróleo Diesel y 60 toneladas de petróleo Bunker.

En esta oportunidad se sancionó al Capitán con una multa de 30.000 pesos oro (US\$ 7.470) por la responsabilidad que le cabía en la varada de la nave a su mando y consecuentemente derrame de hidrocarburos al mar. En cuanto a la limpieza, el seguro envió a un técnico que se hizo cargo de ella.

4.- Varamiento sufrido por el B/T. "CABO TAMAR"

El día 7 de julio de 1978 a las 11 horas el Buque Tanque de bandera chilena "CABO TAMAR" varó en la Bahía de San Vicente, a consecuencia de lo cual se produjo entre los días 7 y 29 de julio de 1978 un vertimiento de no menos de 12,781 metros cúbicos de petróleo crudo en la zona inmediata a la costa de San Vicente y contigua.

En esta oportunidad la Sociedad Anónima de Navegación Petrolera-SONAP, armadora de la nave, respondió civilmente por los daños ocasionados con dichos derrames o vertimiento a terceras personas, solucionando extrajudicialmente las pretensiones planteadas por éstas. Se impuso a dicha empresa una multa a beneficio fiscal de ochocientos mil pesos oro (5), por haber infringido la prohibición legal de verter petróleo crudo en aguas de jurisdicción nacional, en una zona inmediata a la costa.

El seguro de contaminación cubrió los gastos de limpieza, de indemnización y de minimización de los daños producidos, todo lo cual ascendió a US\$ 2'000,000. La Dirección General realizó los trabajos por cuenta del seguro, y se contó con la asesoría del Asesor Regional de IMCO, Sr. Cosh.

Aparte de estos cuatro grandes casos - de los cuales el del B/T. "CABO TAMAR" ha sido el único acaecido bajo la vigencia de la actual Ley de Navegación y de los Convenios Internacionales tantas veces citados -, ha habido varios casos pequeños de derrames de menor importancia, en que los seguros han cancelado los gastos que han sobrevenido.

(5) \$ 800.000 oro = US\$ 199.200

IV. CONCLUSIONES

De lo expuesto parece fundamental el lograr una armonización de legislaciones en materia de contaminación en la CPPS en dos niveles: legislativos y de operación práctica en caso de catástrofes. Esta idea está presente en las políticas marítimas de los países miembros de la Organización. Los Convenios que se encuentran en su fase de aprobación constituyen una prueba evidente de la relevancia de lo señalado.

El estudio de la práctica debería constituir una preocupación permanente de la CPPS así como el examen de las formas más viables de cooperación internacional para obtener reglas claras en materia de indemnización de daños, en especial las que afectan a la flora y fauna que presentan las mayores dificultades en su evaluación.

Debería estudiarse también la constitución de un Grupo de Trabajo que examina el funcionamiento de los seguros y otras garantías similares en casos de contingencias que afecten el medio ambiente marino.

Dicho Grupo podría presentar un informe a la Comisión Jurídica, la cual lo estudiaría en su próxima Reunión Ordinaria.

Considerando que ésta es la primera iniciativa que se toma en el ámbito del Pacífico Sur en orden a estudiar los problemas legales vinculados a la preservación del medio marino, sería conveniente que la Secretaría General de la CPPS coordinara las actividades futuras en esta área, manteniendo a todos los participantes en este Seminario informados sobre los estudios que estima pertinente efectuar.

Que la CPPS debería tomar a su cargo la coordinación regional de las actividades en el ámbito de la protección y preservación del medio marino, tales como:

- La coordinación de los Países Miembros en la armonización de las legislaciones en materia de protección y preservación del medio marino;
- Preparar un estudio por parte de la Secretaría Jurídica, relativo a la conveniencia regional de la puesta en vigencia de los Convenios IMCO.
- Realizar programas de investigación.

Que cada país Miembro incentive a nivel nacional la creación de una Comisión Nacional con el objeto de preparar un texto refundido de las disposiciones legales en materia de protección y preservación del medio marino.

LEGISLACION NACIONAL ECUATORIANA VIGENTE SOBRE PROTECCION
Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO, ESTRUCTURA INSTITUCIONAL
Y CASUISTICA

Presentado por la delegación
ecuatoriana:
-Sr. Enwin Ayorca Rico
-Srta. Lucia Solorzano Constatine

1. LEGISLACION NACIONAL SOBRE CONTAMINACION

En el Ecuador, como en cada uno de los países aquí presentados, ha existido una preocupación permanente por proteger las inconmesurables riquezas existentes en el medio acuático y en la zona costera, de todo lo que signifique un potencial peligro a su existencia.

La contaminación marina ha constituido un objetivo de ataque esencial, en las diferentes esferas administrativas, y es así que en forma sistemática se llevan reuniones de consulta, de evaluación y de investigación a fin de adoptar las medidas que fueren conducentes para la protección de las riquezas marina.

El crecimiento de las exportaciones e importaciones de hidrocarburos en la década del 70 hizo pensar en la necesidad de emitir una legislación que permita prevenir y controlar la contaminación en las aguas territoriales, sus costas e islas, pues indudablemente que el peligro de su afectación había aumentado de manera considerable.

Igualmente, la presencia cada vez mayor de las naves mercantes, originada por el incremento de las importaciones, así como el transporte de cabotaje de hidrocarburos para abastecimiento nacional, son factores que también tuvieron una incidencia directa en la urgente necesidad de contar con normas legales que permitan salvaguardar los señalados intereses gravemente amenazados.

Con estos antecedentes en el año de 1974, el Gobierno Nacional expidió el Decreto Supremo Número 945** mediante el cual incorpora al Título III del Código de Policía Marítima una sección que trata del Control y Prevención de la Contaminación de las Costas y Aguas Nacionales producida por Hidrocarburos.

(**) Ver Anexo

Es necesario señalar que el citado Código, cuya procedencia es de principios de siglo, es uno de los instrumentos legales que regula la situación jurídica de las naves, del Personal de la Marina Mercante Nacional, de la Jurisdicción Marítima y de las Autoridades que lo ejercen, en otros aspectos.

Los 24 Artículos de orden dispositivo de que se compone la Sección citada hacen referencia a los siguientes tópicos:

Ambito de Aplicación: Comprende a las plantas industriales, refinerías, terminales marítimos y fluviales, y más instalaciones costeras fijas o flotantes, así como a toda nave cualquiera sea su porte y clasificación, para quienes se establece la prohibición de descargar o arrojar a las aguas del mar, a las costas o zonas de playa, así como a los ríos y vías navegables, hidrocarburos o sus residuos, así como otras sustancias tóxicas provenientes de hidrocarburos, perjudiciales a la ecología marina.

De las Autoridades:

- a) La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.- Con jurisdicción nacional, la que de conformidad con estas normas debe cumplir con las siguientes funciones:
- Establecer los mecanismos necesarios para prevenir, atenuar o neutralizar la contaminación de las aguas navegables y playas adyacentes.
 - Inspeccionar periódicamente plantas industriales, refinerías, terminales marítimos o fluviales y más instalaciones costeras fijas o flotantes, a fin de comprobar que utilicen equipos adecuados para que los desechos que vertan no sean perjudiciales al medio acuático.
 - Revisar en segunda instancia, las sanciones que se hubieren impuesto por causar la contaminación.
 - Determinar los lugares permitidos para realizar deslastre de los tanques de las naves.
- b) Las Capitanías de Puerto: Como entidades dependientes de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, tienen jurisdicción local, y les compete imponer las sanciones pertinentes en caso de contravención a las normas que estamos analizando.
- c) Las Superintendencias de los Terminales Petroleros: A quienes les compete controlar y sancionar los casos de contaminación que ocurran en su jurisdicción.

Obligaciones de los sujetos pasivos de la Ley:

Las plantas industriales, refinerías, terminales marítimos o

fluviales y más instalaciones costeras, fijas o flotantes de bon tenor equipos adecuados para convertir en inocuos toda sustancia que vaya a ser vertida al mar, ríos, costas y zonas de playa:

- Las naves pueden descargar el contenido de los tanques de lastre en las piscinas de decantación de los Terminales Petroleros o a sistemas similares autorizados por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Do no ser posible hacer la evacuación del lastre en los lugares anteriormente señalados, las naves de cabotaje pueden hacerlo fuera de las 15 millas contadas desde la línea base que unq los puntos más salientes de la costa ecuatoriana, las de tráfico internacional más allá de las 50 millas, excepto a aquellas que operen con sistema de Load on Top, en cuyo caso pueden hacerlo a una distancia no menor a las 5 millas.

- Producida una contaminación el Capitán de la nave, o el representante legal de las instalaciones industriales, debe informar inmediatamente a una de las autoridades anteriormente señaladas, teniendo en cuenta la jurisdicción en que se produjo el hecho, a fin de que se tomen las medidas conducentes para controlar o eliminar los daños consecuentes. A su vez debe tomar inmediatamente todas las medidas para hacer cesar, atenuar o minimizar tal hecho. La omisión de cualquiera de las obligaciones precedentemente indicadas, constituye circunstancia agravante, que debe tenerse presente para efectos de la sanción a imponerse.
- Toda nave nacional o extranjera que emplee o transporte hidrocarburos y que recale en puerto ecuatoriano debe llevar a bordo el Libro de Registro de Hidrocarburos, por medio del cual se lleva un control del combustible transportado, de las descargas que se hubieren efectuado, de la limpieza de los tanques de lastre, en fin de toda operación similar que permita conocer por parte de la Autoridad Marítima dónde y cómo se han efectuado las descargas.

Del Juzgamiento y sanciones:

Conforme se ha señalado anteriormente, los Capitanes de Puerto y los Superintendentes de los Terminales Petroleros, tienen la facultad jurisdiccional para conocer y sancionar en primera instancia las causas de contaminación que se produjeren en su respectiva jurisdicción y la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral la de revisar en segunda instancia la sanción que se hubiere impuesto.

Las Autoridades Jurisdiccionales de primera instancia, en conocimiento de una infracción por contaminación, cualquiera que fuere el medio por el que fueren informados deben inmediatamente dictar un auto inicial ordenando se lleven a cabo todas las diligencias que en su criterio sean necesarias para el es

clarecimiento del hecho, y para el efecto se aplican las disposiciones del Código de Policía Marítima y del Código de Procedimiento Penal, esté último en la parte referente al juzgamiento de las contravenciones comunes de policía.

Las diligencias que usualmente se llevan a cabo son declaraciones del Capitán y más miembros de la tripulación del buque o del representante legal y más funcionarios de las instalaciones industriales, según sea el caso, la toma de muestras de las aguas contaminada para los respectivos análisis, testimonios de personas que hubieren presenciado el hecho, peritajes para determinar las causas u la extensión de la contaminación.

La participación activa de las partes en un proceso y particularmente cuando es preciso presentar pruebas y pedir que se las practique, es singularmente importante para efectos de que se determine la responsabilidad o no del que es parte en un juicio, y es un principio procesal que en toda causa debe tenerse presente; sin embargo llama la atención que en el caso que nos ocupa, el sindicado prácticamente se conforma con las diligencias que ordena el Juez, no obstante que le asiste el pleno derecho a aportar o solicitar pruebas.

De conformidad con lo que arrojen las pruebas practicadas la Autoridad deberá determinar la existencia del hecho, la identificación de los causantes y su responsabilidad, que de ser así están sujetos a sanciones económicas, que tratándose de las naves tienen diferente escala según el lugar en que se produjo la contaminación, como se indica a continuación:

Si el hecho se cometiere dentro de las aguas interiores, entendiéndose por tales las comprendidas dentro de la línea base que une los puntos más salientes de la costa ecuatoriana, la multa es de cien mil a un millón de sucres;

Si el hecho se cometiere dentro de las 15 millas de mar territorial, contadas desde la línea de base que une los puntos más salientes de la costa ecuatoriana, con multa de cincuenta mil a quinientos mil sucres; y,

Si el hecho se cometiere más allá de las quince y dentro de las cincuenta millas, medidas conforme a lo indicado anteriormente, con multa de treinta mil a trescientos mil sucres.

Si la materia contaminante procediere de instalaciones industriales, la sanción económica va de diez mil a quinientos mil sucres.

Las sanciones indicadas se las impone considerando la magnitud del daño, el tonelaje de la nave de ser el caso, y según la presencia de circunstancias atenuantes o agravantes.

En todo caso de contaminación existe además la obligación de pagar los valores que demande la limpieza de las aguas y de las riberas adyacentes y en general la reparación de los daños causados.

Como medida coercitiva y con el propósito de asegurar el cobro de la multa respectiva o de los valores que hubiere demandado la limpieza o la reparación de los daños, se contempla el impedimento del zarpe de la nave, salvo que hubiere rendido fianza suficiente que a juicio de la Autoridad respectiva garantice el pago de la multa y de los valores correspondientes a la limpieza.

Al hablar sobre el tema de la contaminación, consideramos que el aspecto más importante es aquel que se relaciona con los mecanismos de prevención que deben adoptarse o que se han adoptado, pues las acciones de la Administración deben dirigirse esencialmente a evitar la presencia de factores destructores de la ecología marina, pues el hecho contaminante podrá ser controlado o incluso eliminado, pero parecería que difícilmente se pueden reparar los daños causados.

Bajo este lineamiento se han tomado las siguientes medidas:

- a) Se realizan inspecciones periódicas bimensuales, con personal técnico especializado, a todas las instalaciones industriales conforme se ha señalado al hablar de las funciones que la Ley le impone sobre este tema a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.
- b) Al inicio y al finalizar las operaciones de carga y/o descarga de los buques tanqueros, debe obligatoriamente realizarse una inspección a fin de verificar que se cumplan estrictamente todas las medidas de seguridad que para este tipo de operaciones se han determinado, y que tienen que ver con los siguientes aspectos:
 - Que la nave disponga de las tiras necesarias y en perfecto estado para ser amarrada con seguridad a las boyas o al muelle.
 - Que todos los Imbornales estén debidamente tapados y estancos.
 - Que el área de conexión de las mangueras esté suficientemente iluminada durante la noche.
 - Que las máquinas principales y auxiliares de la nave, así como el pito y la sirena, estén en todo momento listos para su uso inmediato.
 - Que no se realicen trabajos de desgasificación de los tanques mientras el buque se encuentre en el área de maniobras.
 - Que se observe la prohibición de no fumar en los lugares así determinados.
 - Que existe el personal de guardia necesario para realizar cualquier maniobra de emergencia.

- Que los aparatos y líneas eléctricas que no estén en condiciones de seguridad, permanezcan desconectadas durante las maniobras.
 - Que las cocinas y/u hornos o cualquier otro aparato similar se encuentren apagados.
 - Que las puertas y escotillas que comunican con la cubierta de tanques estén cerradas.
 - Que las entradas exteriores del sistema de aire acondicionado que no ofrecen seguridad estén cerradas.
 - Que las válvulas de descarga de fondo y de costado, cuando no estén en uso, se encuentren cerradas y selladas.
 - Que las tapas de los tanques estén cerradas y sus accesos cubiertos con rejillas metálicas adecuadas.
 - Que el equipo contra incendios se encuentre disponible y en condiciones de ser usado.
 - Que el sistema de comunicaciones se encuentre en perfecto estado de funcionamiento.
- c) En cumplimiento a lo resuelto en la reunión de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, llevada a cabo en Santiago de Chile, en el mes de noviembre de 1978, en la que se resolvió desarrollar un plan de acción inmediata sobre investigación de la contaminación marina en el Pacífico Sudeste mediante la organización de Comités Nacionales, se crea según Decreto Supremo No. 3429 del 9 de Mayo de 1979, el Comité Nacional para la prevención y estudio de la contaminación marina.

Este Comité está integrado por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Instituto Oceanográfico de la Armada, del Instituto Nacional de Pesca, de la Facultad de Ciencias Naturales de la Universidad de Guayaquil y de la Politécnica del Guayas.

Las funciones encomendadas al Comité entre otras son las siguientes:

- Conformar grupos de trabajo de investigación de trazas de metales, pesticidas, hidrocarburos, desechos orgánicos y otros.
- Preparar inventarios de los recursos disponibles para los estudios en contaminación marina.
- Propender al establecimiento de un Centro de Documentación e Informática, sobre contaminación marina.

2. CONVENIOS INTERNACIONALES:

En materia de Contaminación el Ecuador ha ratificado los siguientes Convenios Internacionales:

- a) Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, suscrita en Londres el 17 de junio de 1960. El Ecuador depositó el Instrumento de Adhesión el 30 de junio de 1975.
- b) Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, suscrito en Bruselas el 29 de noviembre de 1969. El Ecuador depositó el Instrumento de Adhesión el 23 de diciembre de 1976.
- c) Convención Internacional sobre la prevención de choques en el mar, suscrita en Londres el 20 de octubre de 1972. El Ecuador depositó el Instrumento de Adhesión el 8 de diciembre de 1977.
- d) Convenio referente a la intervención en alta mar en casos de accidentes que puedan ocasionar la contaminación por hidrocarburos, suscrito en Bruselas el 29 de noviembre de 1969. El Ecuador depositó el Instrumento de Adhesión el 23 de Diciembre de 1976.
- e) Convenio Internacional sobre líneas de carga, suscrito en Londres el 5 de abril de 1966. El Ecuador depositó el Instrumento de Adhesión el 12 de enero de 1976.

3. MARCO INSTITUCIONAL:

De conformidad con las normas legales citadas y para efecto de su cumplimiento se cuenta con el siguiente marco institucional:

Dirección de la Marina Mercante y del Litoral: Que tiene a su cargo, a más de velar por el cumplimiento de las disposiciones legales, adoptar políticas o impartir las instrucciones que fueren necesarias para la prevención y el control de la contaminación.

Cuerpo de Guardacostas: El Cuerpo de Guarda-Costas, a través de su División de Investigación marina y contaminación, ejerce a nivel nacional el control permanente de la zona marítima en cuanto a contaminación se refiere y para ello desarrolla las siguientes actividades:

- a) Participa en reuniones periódicas con los diferentes Organismos que tienen vinculación con la contaminación de las aguas servidas;

- b) Evalúa los procedimientos y sistemas empleados en el control de la Contaminación;
- c) Asesora técnicamente a los dueños de naves, de instalaciones portuarias e industriales, sobre las medidas a emplearse para el control y prevención de la contaminación.
- d) Asesora y controla la calidad de las aguas a utilizarse en los viveros de especies bioacuáticas;
- e) Supervigila y asesora a las Unidades e Inspectorías de Control de Contaminación existentes en las Capitanías de Puerto y en las Superintendencias de los Terminales Petroleros;
- f) Investiga toda denuncia que sobre contaminación se le presente.

Unidad de Control de contaminación de la Superintendencia de Balao: Esta Unidad, conforme se indicó, tiene relaciones directas con la División de Investigación Marina y Contaminación del Cuerpo de Guardacostas, y le corresponde ejercer dentro de la jurisdicción del Terminal Petrolero y de la Capitanía de Puerto de Esmeraldas, las siguientes tareas:

- a) Verificar que los buques tanqueros que arriben a puerto a realizar faenas de carga o descarga de hidrocarburos cumplan con las normas de seguridad establecidas al respecto y que corresponden a las anteriormente reseñadas;
- b) Controlar que el agua de lastre contaminada sea depositada en las piscinas de decantación que tiene el Terminal Petrolero;
- c) Realizar inspecciones rutinarias a las zonas de playa y el área marítima, a fin de tomar muestras e investigar su estado de conservación;
- d) Realizar análisis de las aguas tratadas en las piscinas de decantación y que vayan a ser evacuadas, a fin de verificar que las mismas tengan un máximo de concentración de hasta 15 p.p.m.

Unidad de Control de Contaminación de la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad: Esta Unidad, al igual que la anterior debe actuar dentro de la Jurisdicción del Terminal Petrolero, así como en la jurisdicción de la Capitanía de Salinas. Las funciones a su cargo son las que se han señalado para la Unidad de Control de Contaminación del Terminal Petrolero de Balao.

4. APLICACION PRACTICA:

En base al marco legal e institucional descritos, las labores

de control y prevención de la contaminación abarca a los siguientes potenciales factores de contaminación:

- a) B/T De Tráfico Internacional: La forma de hacerlo ha sido ya mencionada en líneas anteriores.
- b) B/T De Cabotaje: Por diversos factores, de orden económico, de política, la flota nacional utilizada en el transporte de cabotaje de hidrocarburos, no ha podido ser renovada, y tenemos que en su mayoría las unidades son de avanzada edad y que no disponen consiguientemente de tanques propios para concentrar y recibir los slops y desperdicios como sentinas y otros, lo cual constituye un problema bastante complejo, pues por un lado tenemos que técnicamente resulta bastante difícil o al menos sumamente costoso el dotarlos de un sistema adecuado de tratamiento y por otra, lastimosamente, no se puede disponer de suficientes piscinas de decantación, lo que ocasiona que frecuentemente tengan que efectuar la limpieza en el mar, con los consiguientes resultados, sin bien menores, de carácter contaminante.
- c) Industrias: Los tipos de industrias que merecen una especial vigilancia a fin de evitar que causen contaminación son las siguientes:

- Industrias Alimenticias: Que comprende a las empacadoras de mariscos y pescados congelados, conservas de carnes, frutas, bebidas fermentadas, harina de pescado y alimentos balanceados.

En estas industrias los contaminantes son productos resultantes de la descomposición de proteínas, grasas e hidratos de carbono, los que deterioran la calidad biológica de las aguas que son descargadas hacia mares y ríos navegables.

Básicamente los sistemas para purificación de las aguas estarán encaminadas a evitar la putrefacción de los residuos eliminados.

- Industrias de Jabones y Detergentes: Este tipo de industrias deterioran la calidad de las aguas por variaciones de pH y presencia de jabones y detergentes residuales con formación de espuma persistente, que vendrán a ser un medio de retención de otros tipos de contaminantes que existen en el medio marino.
- Industrias Plásticas: Es un nuevo aporte de contaminante en nuestro medio, y son sustancias contaminantes no degradables y de alta toxicidad (contaminantes clorados).
- Industrias de Abonos: Este tipo de industrias arroja al agua contaminantes como cenizas sulfúricas, ácido sulfúrico, fosfatos y superfosfatos, ocasionando problemas de eu

troficación (desequilibrio del medio biológico con predominio del desarrollo vegetal sobre el reino animal).

- Industrias metálicas: Son los que aportan contaminantes sumamente tóxicos no degradables que afectan directamente el desarrollo normal de la cadena alimenticia.
- Industrias de Madera: Si bien es cierto que los residuos de madera no son contaminantes directos, estos retienen todo tipo de contaminación existente en el agua, deteriorando su calidad en las zonas que están presentes; por otro lado, imposibilitan la libre navegación de las embarcaciones.
- Viveros de camarones: Es una nueva industria que ha adquirido gran auge en estos últimos años, particularmente en las Provincias de El Oro, Guayas, Manabí; siendo necesario el control de calidad de las aguas que alimentan los viveros, para salvaguardar el normal desarrollo de los camarones, su calidad alimenticia, así como el control de la calidad de las aguas devueltas al medio marino luego de haberse cumplido el período de cosecha.
- Niveles Permisibles: Con el objeto de facilitar el control e interpretación del petróleo y productos químicos, se ha elaborado un cuadro general de niveles permisibles de las principales sustancias contaminantes que con más frecuencia son vertidas al medio marino.

Los niveles permisibles representan la máxima concentración de contaminantes en el agua, de suerte que si las sustancias ostentan valores superiores, se considera que existe contaminación y en cuyo caso están sujetos a las sanciones contempladas en la Ley.

- Casos y Causas de Contaminación: Desde el año de 1973 hasta la presente fecha se han registrado aproximadamente 250 casos de derrames, los que ventajosamente su gran mayoría no han sido de consideración, de suerte que se ha podido realizar con oportunidad su control. Las causas que han originado tales derrames, están dadas en algunos casos por fallas mecánicas, en otros por descuido de la tripulación, por achiques de sentinas y finalmente por decargas de aguas residuales de las instalaciones industriales.
- Tratamiento de los derrames: Todos los derrames han sido controlados mediante la utilización de tamo o paja de cebada, con lo que se absorbe la sustancia contaminante, complementada para la limpieza de la capa fina de dispersante BP 1.100 WD.

Para la atención inmediata de una contaminación se dispone a lo largo de la costa ecuatoriana en cada uno de los

puertos suficiente personal y material, de suerte que se puede afirmar que existe la infraestructura primaria para atender cualquier emergencia que se llegare a presentar siempre y cuando no sea de grandes proporciones, pues aún no se dispone de ningún tipo de equipo especializado para controlar una contaminación, particularmente cuando el hecho sucede en mar abierto, en cuyo caso lo que se hace es seguir el movimiento de la mancha y cuando la misma se acerca a 6 millas de la playa se lleva a cabo el trabajo de dispersión señalado.

* * * *

Como conclusión podemos señalar que si bien con las normas legales reseñadas y los sistemas empleados para controlar y prevenir la contaminación, hemos logrado en algo luchar por la conservación de nuestra riqueza ictiológica, poco estamos conscientes de que aún nos hace falta perfeccionar los sistemas, robustecer las instituciones, aplicar nuevas tecnologías, y justamente ésta será una magnífica oportunidad para hacer una evaluación del marco jurídico adecuado para los propósitos que animan al presente seminario.

5. LOS PROBLEMAS DE LA DEGRADACIÓN AMBIENTAL Y LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

La contaminación en el Ecuador ha sido atribuida a tres tipos de agentes:

- Desechos Domésticos,
- Residuos Industriales y petróleo

Desechos Domésticos

La mayoría de las ciudades y poblaciones no cuentan con el debido tratamiento de las escretas o la tienen en forma inadecuada o incompleta. Las descargas se efectúan directamente en la orilla, excepto en la ciudad de Esmeraldas que efectúa sus descargas por medio de una tubería submarina de aproximadamente 600 Mts. de longitud. Manta y Bahía de Caraquez tienen en construcción obras de canalización y lagunas de oxidación para tratamiento de la descarga doméstica. (Véase Guadro en la siguiente página).

DESCARGAS DOMESTICAS DIRECTAS AL MAR (ECUADOR)

Ciudad Costera	Sin tratamiento	en la orilla	por tubería	No. aproximado de hab. (1974)
San Lorenzo	X	X	X	9.000
Esmeralda	X		X	60.000
Bahía de Caráquez	X	X		11.000
Manta	X	X		64.000
Manglaralto	X	X		13.000
La Libertad	X	X		26.000
Salinas	X	X		12.000
Playas (general Villamil)	X	X		11.000
Puerto Bolívar	X	X		10.000

FUENTE: Flores, Armando H. "Síntesis descriptiva de los recursos y ecología de la zona del litoral continental de la República del Ecuador. En: Proceedings of the Interregional Seminar on Development and Management of COASTAL AREAS, DSE/UN. 1976. pp. 86.

A ello se suman las descargas indirectas de ciudades ubicadas junto al cauce de los ríos, principalmente en la cuencia del Esmeraldas y Guayas que portan contaminantes físicos, químicos y biológicos que al no contar con tratamiento de descargas alteran la calidad del ecosistema costero y en último término, la salud humana. La única ciudad que cuenta con lagunas de oxidación es Protoviejo. (Véase Cuadro en la siguiente página).

POBLACION DE LAS CUENCAS HIDROGRAFICAS (ECUADOR)

NUMERO DE CIUDADES CON LA SIGUIENTE POBLACION

Cuenca Fluvial	menos de 50.000) 50.000 (100.000) 100.000 (500.000) 100.00 (1.000.00) 1.000.000	Población Estimada de la Cuenca Fluvial
Río Santiago	6	-	-	--	-	19.000
Río Esmeraldas	57	1	-	-	-	535.000
Río Chone	10	-	-	-	-	104.000
Río Portoviejo	12	1	-	-	-	162.000
Río Guayas ^{1/}	109	1	-	1	-	1,738.000
Río Balao	3	-	-	-	-	11.000
Río Jubones	26	-	-	-	-	104.000
Río Santa Rosa	5	-	-	-	-	31.000
Río Arenillas	4	-	-	-	--	12.000

^{1/} Incluye los ríos Taura y Naranjal.

Vertiente del Pacífico

Esta situación determina que las aguas costeras contengan "una apreciable cantidad de gérmenes, especialmente del grupo coliforme y salmonellas, que son causantes de enfermedades en el aparato digestivo. Asimismo, se ha constatado la presencia de virus patógenos que producen una diversidad de estados mórbidos de difícil tratamiento médico. Existe el peligro de la presencia de hongos (esporos que producen afecciones especialmente de la piel) y parásitos que contaminan especialmente alimentos del mar, como los mariscos.

El problema más serio lo constituye la seria contaminación que sufre el Estero Salado de Guayaquil como consecuencia de la descarga de altas concentraciones de contaminantes en aguas servidas y negras, producto de la gran concentración urbana y desarrollo industrial en el área de Guayaquil. Al presente, los estudios más intensivos se han llevado a cabo en el Estero Salado de Guayaquil y se han propuesto algunas soluciones para aliviar la grave contaminación de este estero. Se encuentra en marcha en una primera fase experimental un Plan de Recuperación del Estero Salado financiado por el Gobierno y con la participación de diversas instituciones de investigación. INOCAR - DIMERC - IMP - ESPOL - CIENCIAS DEL MAR.

Residuos Industriales

La presencia de instalaciones industriales y de refinerías a lo largo de la costa provoca la contaminación por desechos industriales sin tratamiento o tratados en forma incompleta, de metales pesados, ácidos, álcalis y plásticos residuales. Asimismo, el escurrimiento de pesticidas desde zonas agrícolas adyacentes al litoral, afectan los ecosistemas ecuatorianos y sus efectos, sumados a los de otros contaminantes industriales y desechos costeros, se ha hecho sentir particularmente en los criaderos de camarones.

En un estudio realizado por el Instituto Oceanográfico de la Armada, el análisis de la contaminación producida por la industria asentada a lo largo del litoral muestra lo siguiente:

La temperatura superficial del agua varía de 20° a 25°C de sur a norte con una variación estacional de alrededor de 5°C. El efluente termal de ciertas instalaciones afectaron las temperaturas en tres puntos de la costa, a saber: a) Central Térmica de Guayaquil (Planta el Salitral, con una temperatura inicial de 80°C y de 30°C al final del estero) b) Fábrica Protinac Chenduy, Prov. del Guayas) con descargas a las aguas costeras de 60°C; y c) Refinería de La Libertad (Península de Sta. Elena) con descargas de 55°C directa al mar. Los otros parámetros observados tales como ph, salinidad, oxígeno disuelto, demanda biológica de oxígeno (BOD), índice de putrecibilidad, hidrógeno sulfurado y nutrientes mostraron anomalías en la zona es tuarina cercana a Guayaquil.

Listado de Fábricas

Este estudio fue encarado en zonas geográficas del litoral y comprende un listado de fábricas que descargan sus aguas de desechos en las playas; los contaminantes que contienen: el análisis físico-químico de las concentraciones de algunos contaminantes; las fuentes de contaminación crónica por hidrocarburos, los casos de derrames importantes de petróleo y un panorama de la contaminación doméstica ocasionada por las aguas servidas de la ciudad de Guayaquil a las vías de agua circundantes.

Petróleo

La explotación y el transporte de hidrocarburos ha originado problemas de contaminación con petróleo por derrames ocasionales de cantidades variables de petróleo. Entre 1973 y lo que va de 1980 se han registrado un total de 250 derrames de petróleo en el mar, de los cuales cuatro han sido de magnitud considerable. En todos estos casos se combatió el derrame en forma adecuada y no se pudo determinar el impacto ecológico de los mismos.

Los sistemas utilizados para el tratamiento de derrames han dependido de su magnitud y de la zona afectada. En derrames pequeños que han afectado puertos y playas recreacionales se han tratado inicialmente por absorción de las capas concéntricas por tamo (paja de cebada, de trigo, etc.). La capa final que no es posible absorber con la paja se la dispersa con el químico B.P. 1.100 W.D., no usado en zonas estuarinas en las cuales está contraindicado el uso de dispersantes, limitándose a absorción del petróleo derramado por tamo, residuos de balsas, fibras de polietileno y poliéster.

La contaminación crónica de petróleo y/o derivados se debe principalmente a las operaciones de las terminales petroleras, las refinerías y emanaciones naturales de antiguos pozos de extracción de petróleo.

Plan Nacional para Combatir los Derrames

Como parte del plan se dispone de materiales y equipo de tratamiento en los diferentes puestos y de una plantilla de personal de emergencia que se moviliza al lugar del siniestro. Asimismo, se cuenta con buenas medidas preventivas en los terminales petroleros.

A través de las diferentes instituciones de investigación, el Gobierno ecuatoriano está implementando programas a corto, mediano y largo plazo para realizar en un futuro próximo un ataque frontal contra la contaminación y sus causas, con el objeto de prever, controlar y minimizar los efectos deletéreos de la contaminación marina.

En la actualidad, entre otros, se están implementando programas de investigación acerca de la contaminación en el Golfo de Guayaquil, el río Guayas y los esteros alrededor de la ciudad y un trabajo de actualización de las diferentes fuentes de contaminantes por petróleo, industrial y doméstico a lo largo del litoral ecuatoriano.

ANEXODecreto No. 945R.O. 643 de Septiembre 20 de 1974**CONSIDERANDO:**

Que es preciso y de urgente necesidad arbitrar las medidas adecuadas, por parte del Poder Público, a fin de evitar la destrucción de la riqueza marina, a consecuencia de la contaminación de las costas, playas y aguas nacionales, producida por sustancias tóxicas arrojadas al mar, principalmente los residuos y desperdicios de hidrocarburos.

Que el Código de Policía Marítima le confiere a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, dentro de su jurisdicción, facultades para ejercer el control de la contaminación ocasionada por otra clase de sustancias tóxicas, por lo que es indispensable también dotarle a la citada Entidad del instrumento legal que le permita combatir la contaminación ocasionada por los hidrocarburos.

Que inclusive, Organismos Internacionales, como la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), han considerado la necesidad del control de la contaminación causada por hidrocarburos, por sus graves consecuencias destructivas, estableciendo procedimientos para evitarla en los mares y puertos petroleros, circunstancias que determina la conveniencia de armonizar nuestra legislación con las recomendaciones propuestas por los Organismos Internacionales.

A pedido del Ministerio de Defensa Nacional; y

En uso de las atribuciones de que se halla investido,

DECRETA:

Art. 1º.- Añádase al Título III del Código de Policía Marítima una Sección que dirá "DEL CONTROL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS COSTAS Y AGUAS NACIONALES PRODUCIDA POR HIDROCARBUROS".

Art. 2º.- Declárase de interés público el control de la contaminación, producida por hidrocarburos, en las aguas territoriales, costas y zonas de playa, así como en los ríos y vías navegables y que se encuentran bajo la jurisdicción de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Art. 3º.- Prohíbese descargar o arrojar a las aguas del mar, a las costas o zonas de playa, así como a los ríos y vías navegables, hidrocarburos o sus residuos, así como otras

sustancias tóxicas provenientes de hidrocarburos, perjudiciales a la ecología marina.

- Art. 4º.- Igualmente prohíbese a las plantas industriales, refinerías, terminales marítimos o fluviales, instalaciones costaneras fijas o flotantes o instalaciones similares, verter hidrocarburos o sus residuos al mar, costas y zonas de la playa, así como a los ríos y vías navegables, sin antes haber tratado tales elementos para convertirlos en residuos, debiendo mantener permanentemente para estos efectos, equipos adecuados especiales debidamente aprobados y sujetos a inspecciones periódicas por parte de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, para el control, prevención y descontaminación de las aguas y riberas.
- Art. 5º.- Toda nave nacional o extranjera, deberá descargar el contenido de sus tanques de lastre en las piscinas de decantación de los terminales petroleros o a sistemas similares autorizados por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral; caso contrario las naves de cabotaje deberán efectuar sus descargas y limpieza en el mar fuera de las 15 millas contadas desde la línea base que une los puntos más salientes de la costa ecuatoriana, y las naves de tráfico internacional podrán hacerlo solamente más allá de las 50 millas contadas en la misma forma.
- Art. 6º.- Las naves que operen con el sistema de "Load on Top", podrán descargar sus aguas de lastre o de limpieza de tanques a una distancia no menor de 5 millas de la costa ecuatoriana, contadas en idéntica forma que lo expuesto en el Artículo anterior.
- Art. 7º.- El Capitán de toda nave nacional o extranjera, o el Representante Legal de instalaciones costaneras cuya nave o industria, según el caso, ocasionare contaminación por hidrocarburos de las aguas y costas o playas adyacentes, deberá informar inmediatamente de este hecho a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Capitanías del Puerto o Superintendencias Petroleras respectivas, a fin de que se tomen las medidas conducentes para controlar o eliminar tales riesgos. Tocarà a estas Autoridades, además, calificar la existencia de caso fortuito o fuerza mayor en tal hecho, que para ser considerado como tal, deberá necesariamente ser alegado por el interesado. Si el aviso que dispone este Artículo no es dado, tal omisión se considerará circunstancia agravante para efecto de las sanciones.
-
- Art. 9º.- Es obligatorio para toda nave o instalación costanera que haya ocasionado la contaminación por hidrocarburos, tomar inmediatamente todas las medidas para hacerla cesar, atenuar, o minimizar.

Art. 109.- Toda nave nacional o extranjera que emplee o transporte hidrocarburos y que recale en puertos ecuatorianos, o obligatoriamente deberá llevar a bordo un Libro de Registro de Hidrocarburos, en el que se deberá anotar la siguiente información:

a) Para los buques tanques

- 1) Carga de hidrocarburos de carga;
- 2) Transferencia de hidrocarburos de carga durante el viaje;
- 3) Descargas de hidrocarburos de carga;
- 4) Lastre de los tanques de carga;
- 5) Limpiada de los tanques de carga;
- 6) Descarga de lastre sucio;
- 7) Descarga de agua de los tanques de residuos;
- 8) Eliminación de residuos;
- 9) Descarga sobre la borda de agua de sentinas que contenga hidrocarburos que se hayan acumulado en el espacio de máquinas, mientras el buque se encontraba en puerto y la descarga rutinaria en el mar, de agua de sentinas que contenga hidrocarburos.

b) Para todos los demás buques

- 1) Lastres o limpiados de los tanques de combustible líquido;
- 2) Descarga de lastre sucio o de agua de limpieza de los tanques mencionados en el inciso anterior;
- 3) Eliminación de residuos;
- 4) Descarga sobre la borda, de agua de sentina que contenga hidrocarburos que se hayan acumulado en los espacios de máquinas, mientras el buque se hallaba en puerto y la descarga rutinaria en el mar, de agua de sentinas que contenga hidrocarburos;

La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral reglamentará el uso del Libro de Registro de Hidrocarburos y determinará los demás requisitos a constar en el mismo.

Art. 11.- El Libro de Registro de Hidrocarburos constituye un instrumento legal a cargo y responsabilidad del Capitán de la nave, debiendo ser conservado a bordo para la inspección por parte de la Autoridad Marítima Ecuatoriana cuando éstas lo estimen conveniente. El libro deberá permanecer a bordo por un período mínimo de dos años, contados a partir del último asiento.

Art. 12.- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral establecerá los mecanismos necesarios para prevenir, atenuar y/o neutralizar la contaminación de las aguas navegables y playas adyacentes producidas por hidrocarburos. Podrá ejercer esta autoridad directamente o a través de las Capitanías del Puerto o las Superintendencias de Terminales Petroleros.

- Art. 13 .- Las Capitanías del Puerto y Superintendencias de Terminales Petroleros serán los organismos encargados de imponer las sanciones conforme a la presente Sección. La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral podrá revisar la sanción, de estimarlo conveniente, en cuyo caso tal revisión será definitiva.
- Art. 14 .- Los buques nacionales o extranjeros que infringieron las disposiciones de la presente sección o las normas con respecto a prevención de la contaminación causada por hidrocarburos serán sancionados, considerando la magnitud del daño resultante, el tonelaje de los buques y las demás circunstancias del hecho, sin perjuicio de hacerse acreedores a otras sanciones impuestas por otras Autoridades y según otras disposiciones legales, tanto Marítimas como generales, en la siguiente forma:
- a) Si el hecho se cometiere dentro de las aguas interiores de la República comprendidas dentro de la línea base que une los puntos más salientes de la costa ecuatoriana, con multa de cien mil a un millón de sucres;
 - b) Si el hecho se cometiere dentro de las 15 millas de mar territorial de la costa ecuatoriana, contadas desde la línea base que une los puntos más salientes de la costa ecuatoriana, con multa de cincuenta mil a quinientos mil sucres;
 - c) Si el hecho se cometiere más allá de las quince y dentro de las cincuenta millas de la costa ecuatoriana, medidas conforme al literal anterior, la multa será de treinta mil a trescientos mil sucres;
- Estas sanciones, así como las otras previstas en este Decreto, se impondrán de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Policía Marítima y las que al respecto hubiere expedido o expidiere, de conformidad con sus atribuciones, la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.
- Art. 15 .- Las personas naturales o jurídicas, plantas industriales, refinerías, terminales marítimos o fluviales o instalaciones costeras fijas o flotantes que causaren contaminación contraviniendo disposiciones de la presente Sección, serán sancionados con multas de diez mil a quinientos mil sucres sin perjuicio de otras sanciones establecidas en leyes marítimas u otras.
- Art. 16 .- Se consideran como casos fortuitos aquellos en que la contaminación se hubiere producido por alguna de las circunstancias siguientes:
- a) Para salvar vidas humanas en el mar;
 - b) Por seguridad propia o de otras naves;

c) Por escape de averías o pérdida imposible de evitar, habiéndose tomado las medidas para remediar el escape;

d) Para evitar daño a la nave o a la carga

Art. 17 .- Las sanciones que se impongan por infringir las disposiciones de la presente sección o sus normas complementarias llevarán necesariamente aparejada la del pago de los valores que demande la limpieza de las aguas y de las riberas adyacentes y en general, la reparación de los daños causados, sin perjuicio de las acciones civiles o penales a que hubiere lugar.

Art. 18 .- Todas las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras que reincidieren en los casos que han determinado las multas señaladas en los Artículos Anteriores serán sancionadas con el doble de las penas impuestas, a juicio de la Autoridad competente. Para efectos de esta Sección considerase reincidencia la repetición de la misma falta, o una similar, en un plazo de doce meses.

Art. 19 .- El Capitán del Puerto o el Superintendente del Terminal Petrolero no concederá zarpe a la nave sancionada, por ocasionar contaminación por hidrocarburos, mientras no haya cancelado la totalidad de la multa impuesta, realizado la limpieza o satisfecho sus gastos o bien haya rendido fianza suficiente que a juicio de la Autoridad respectiva garantice el pago.

Art. 20 .- Responden solidariamente con la nave por el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente sección, su capitán, armador y agente naviero. Responden así mismos en forma solidaria con la empresa o establecimiento industrial, su representante legal.

Art. 21 .- Si el hecho que provoca contaminación, a juicio de la Autoridad competente no es sancionable con multa, queda implícita la obligación de efectuar limpieza y en general, corregir los daños producidos por la contaminación.

Art. 22 .- Los valores que se recauden por concepto de multas por violación de las disposiciones de esta Sección, serán depositados en el Banco Central del Perú o en una cuenta especial a orden de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, y serán destinados para el cumplimiento de los programas y el mantenimiento de los servicios necesarios impuestos en la presente Sección.

Art. 23 .- Concédese jurisdicción coactiva a la dirección de la Marina Mercante y del Litoral para el cobro de las multas y obligaciones pecuniarias que nazcan de la aplicación de las sanciones de la presente Sección.

Art. 24 .- Concédese además acción popular para denunciar hechos que provoquen o tiendan a provocar la contaminación por hidrocarburos.

Art. 25 .- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y los Repartos bajo sus órdenes, encargados del control de la contaminación producida por hidrocarburos en las vías acuáticas, marítimas, fluviales o lacustres, controlarán además de lo específicamente encargado a ellos, todo tipo de contaminación causada por otras materias tóxicas, interviniendo directamente a fin de evitar daños mayores, pudiendo además imponer a los infractores las sanciones establecidas en la presente Sección, pero únicamente en las zonas bajo su propia jurisdicción.

Art. 26 .- De la ejecución del presente Decreto que entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial, encárguese el señor Ministro de Defensa Nacional.

Dado en Quito, a 12 de Setiembre de 1974.

EL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL

(Fdo.) MARCO ALMEIDA JATIVA
Gral. de Div. (R)

LEGISLACION PANAMEÑA VIGENTE SOBRE PROTECCION Y PRESERVACION
DEL MEDIO MARINO, ESTRUCTURA INSTITUCIONAL Y CASUISTICA

Presentado por los participan
tes de Panamá:

-Sr. Guillermo Marquez
-Sr. Juan Manuel Cedeno
-Sr. Arquímedes Franqueza

I. INTRODUCCION

La creciente importancia de la Marina Mercante de Panamá que en 1980 nos llevó a ocupar el 49 lugar entre las marinas mercantes de todo el mundo, el considerable número de buques que diariamente navegan por nuestras aguas para atravesar el Istmo por el Canal de Panamá, las importantes riquezas en especies vivas contenidas en nuestros mares que vienen a constituir el segundo renglón de exportaciones del país, la extensión de las costas panameñas en ambos océanos y las operaciones de trasbordo del petróleo proveniente de Alaska para ser transportado a la costa Este de Estados Unidos en volúmenes que sobrepasan el medio millón de barriles diarios, son factores que inciden decisivamente en el profundo interés que anima al Gobierno Nacional por procurarse instrumentos jurídicos que le permitan hacer frente a sus responsabilidades en todo lo que se refiere a la prevención de la contaminación.

Así, desde hace aproximadamente 20 años se ha venido acrecentando la actividad legislativa en esta materia, acentuada notoriamente a partir de 1975 con la ratificación de varias convenciones internacionales y con la adopción de medidas técnicas administrativas y legislativas que, inclusive, van más allá de los requerimientos fijados en tales convenios, todas ellas sujetas a controles aceptables aunque susceptibles de ser mejorados.

II. INSTRUMENTOS JURIDICOS VIGENTES

Previo el señalamiento de los cuerpos y disposiciones legales que reglamentan los distintos aspectos relacionados con la prevención de la contaminación del mar, es imperativo indicar que la redacción y aprobación de las distintas convenciones internacionales existentes, hayan sido o no ratificadas por Panamá y estén o no en vigencia, han constituido una invaluable orientación para determinar las políticas y medidas consideradas necesarias para el mejor control de la contaminación, así como para preparar y adoptar las disposiciones legales en el orden interno, destinadas a instrumentar tales medidas y políticas.

1. Convenios Internacionales Ratificados por Panamá relacionados con la Contaminación y la Navegación Marítima.
 - a) Convenio Internacional para prevenir la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, 1954. Enmiendas 1962 y 1969.
 - b) Convenio Internacional relativo a la Intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969.
 - c) Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras materias.
 - d) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la Contaminación de las aguas del mar por Hidrocarburos, 1969.
 - e) Convenio Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1960.
 - f) Convenio Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1974.
 - g) Convenio Internacional para la Prevención de Abordajes en el mar, 1972.
 - h) Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.
 - i) Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 (Entrará en vigor en 1982).
 - j) Tratado del Canal de Panamá, 1977.

Cabe agregar que en la actualidad se adelantan los trámites internos pertinentes a fin de que prontamente sea ratificado el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques, 1973 y su Protocolo de 1978, el Protocolo de 1978 sobre SOLAS 1974 y el Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia de la gente de mar, 1978.

2. Legislación Nacional

De conformidad con el sistema legal de la República de Panamá, la ratificación de cualquier convenio internacional convierte tal instrumento en una Ley Nacional, por lo que las convenciones mencionadas anteriormente revisten dicho carácter en el ámbito interno; no obstante, los acuerdos internacionales requieren necesariamente que para su aplicación la República de Panamá asigne en el ámbito interno

las responsabilidades que en este sentido corresponden a los diferentes organismos gubernamentales por una parte y, por otra, desarrollen y establezcan los mecanismos técnicos, administrativos y legales necesarios para su aplicación práctica, así como las sanciones que conllevan las infracciones de tales normas; con estos propósitos, se han aprobado dos leyes fundamentales que son la Ley 2 del 17 de enero de 1980 y la Ley 21 de 9 de julio de 1980.

III. APLICACION DE LAS NORMAS VIGENTES SOBRE CONTAMINACION, ASI COMO DE NORMAS COMPLEMENTARIAS, RELACIONADAS O QUE PUDIESEN RELACIONARSE CON LA CONTAMINACION DEL MAR

La Ley 2 de 17 de enero de 1980 asignó a la Dirección General Consular y de Naves, que en Panamá es el organismo gubernamental encargado de la administración de los asuntos relacionados con la Marina Mercante, la función de velar por el estricto cumplimiento de las normas legales de navegabilidad, seguridad, higiene y prevención de la contaminación del medio ambiente marino por parte de naves panameñas donde quiera que se encuentren y las de cualquier nacionalidad que se hallen en aguas territoriales panameñas, así como por el desarrollo ordenado de la navegación en estas aguas, y sancionar las violaciones o incumplimientos de dichas normas y, además, velar por el estricto cumplimiento y eficaz aplicación de las normas sobre navegación y buques, tales como las de seguridad de la vida humana en el mar, prevención de abordajes, de líneas de carga o francobordo, de la formación, titulación y guarda de la gente de mar y prevención de la contaminación de hidrocarburos u otras sustancias contaminantes, consagradas en los convenios internacionales ratificados por Panamá, así como sancionar la violación o incumplimiento de dichas normas, todo esto de acuerdo con los numerales 5 y 6 del Artículo 2 de la Ley antes mencionada.

La amplitud de las facultades y funciones asignadas a la Dirección General Consular y de naves han permitido y, simultáneamente, demandado el establecimiento de mecanismos y dispositivos que permitan acometer adecuadamente estas responsabilidades.

En desarrollo del mandato legal previsto, la República de Panamá cuenta hoy con más de 300 inspectores dispersos entre más de 40 puertos del mundo que revisan con regularidad las condiciones de seguridad existentes a bordo de buques panameños en adición y con independencia de las inspecciones que realizan sociedades clasificadoras y de inspección específicamente autorizadas por Panamá para certificar las condiciones de seguridad de los buques inscritos en la Marina Mercante Nacional.

Además, con fundamento en las disposiciones legales vigentes y en los convenios internacionales ratificados se imponen sanciones, más o menos severas de acuerdo con las infracciones.

a las naves panameñas que violan las disposiciones existentes en materia de prevención y control de la contaminación.

En cuanto a la Ley 21 de 9 de julio de 1980, la misma constituye un instrumento jurídico particularmente útil para la aplicación de las disposiciones sobre contaminación marina contenidas en las distintas convenciones internacionales ratificadas por Panamá, a más de que en determinados aspectos va más allá de lo previsto en dichos convenios.

Esta Ley se divide en cinco partes así:

1. Disposiciones Generales: Establece la prohibición de descarga de sustancias contaminantes en las aguas navegables y mar territorial de la República de Panamá, así como las descargas contaminantes de los buques panameños en aguas internacionales; no obstante, admite la posibilidad de que se viertan sustancias contaminantes si tales vertimientos se realizan de acuerdo con las situaciones de excepción previstas en las convenciones internacionales. Asimismo señala definiciones consideradas necesarias para el mejor entendimiento del sentido y alcance de la Ley y de los derechos a los que se aplica la misma, definiciones éstas que en buena medida se ajustan a aquellas expresamente previstas en las propias convenciones internacionales.
2. De la prevención y control de la Contaminación. Fija la facultad del Estado panameño para intervenir en alta mar en casos de contaminación y fundamentalmente establece los ámbitos de competencias por una parte de la autoridad Portuaria Nacional y por otra de la Dirección General Consular y de Naves, de tal manera que corresponde a la primera la responsabilidad por la ejecución de las medidas para la remoción, dispersión o limpieza de sustancias contaminantes vertidas en las aguas navegables o mar territorial de la República, en tanto que es responsabilidad de la Dirección General Consular y de Naves velar porque las naves que se encuentran en las aguas navegables, mar territorial, dispongan a bordo de los equipos considerados necesarios para evitar la ocurrencia de descargas contaminantes y que sus condiciones de seguridad sean adecuadas. Este Capítulo establece también determinadas sanciones para los casos de incumplimiento en cuanto a la falta de equipos adecuados a bordo para la prevención de la contaminación o condiciones de seguridad deficientes y para los casos en que determinadas personas omitan informar a la autoridad Portuaria Nacional el acaecimiento de un hecho que implique descarga de sustancias contaminantes en las aguas a que se refiere la Ley.

3. De las Sanciones y los Recursos. Este Capítulo señala primariamente que las sanciones por las infracciones a la Ley y las reglamentaciones que en relación con ésta se dicten, serán desde Cien Balboas a Doscientos Mil Balboas (Un Dólar = Un Balboa), previendo el tiempo dentro del cual debe pagarse la multa impuesta y estableciendo que de no pagarse en dicho término la multa, la autoridad competente puede tomar medidas para asegurarse el pago de la sanción impuesta. Tales medidas, de conformidad con el Derecho Civil implican el secuestro, embargo y finalmente remate de la nave, además que de acuerdo con esta Ley procede la retención de las naves que no hayan cancelado o, por lo menos, asegurado el pago de las multas que se hubiesen impuesto.

También establece el Capítulo III los recursos que pueden ejercer los interesados a fin de que se modifiquen o revocquen las sanciones que se hubieren impuesto, señalando los términos dentro de los cuales se puede hacer uso de los recursos correspondientes y los procedimientos pertinentes.

4. Responsabilidad Civil. El Capítulo sobre esta materia larga y acaloradamente debatido antes de su aprobación, que sólo fue posible después que el Organo Ejecutivo devolvió al Consejo Nacional de Legislación el proyecto de la Ley 21 de 1980 sin haber sido sancionado por considerarlo incompleto en razón de que el Organo Legislativo había negado su aprobación en primer debate a este Capítulo, constituye una innovación en materia de Derecho Civil panameño, pues acoge el concepto de la Teoría del Riesgo para estructurar jurídicamente la figura de la responsabilidad civil objetiva, estableciéndose únicamente cuatro causales para que el agente causante de contaminación pueda sustraerse a su obligación de indemnizar a las partes que se vean afectadas en razón de descargas de sustancias contaminantes.

Asimismo, y siguiendo también en esto al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación del mar por Hidrocarburos de 1969, se establece la limitación de responsabilidad del armador cuando el mismo pudiese probar que la descarga causante de los daños no se debió a negligencia grave o culpa de quien pretenda ampararse en tal derecho. Cabe señalar que la Ley excluye expresamente las instalaciones terrestres y marítimas y a los armadores de buques que causen daños como consecuencia de descargas de sustancias nucleares del derecho de limitar su responsabilidad.

En cuanto a los seguros que deben suscribir los buques, el Artículo 23 de la Ley 21 de 1980 dispone, más allá de lo previsto en la Convención a que hemos hecho referencia, que todo buque de más de 300 toneladas de registro bruto que transporte sustancias contaminantes dentro de las aguas panameñas, así como aquellos otros que fuera de tales casos

transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, debe disponer de seguros que por lo menos cubran una suma igual a aquella en que podrían limitar su responsabilidad.

5. Disposiciones complementarias. Estas se refieren particularmente a la responsabilidad que se impone al Ministerio de Comercio e Industrias, organismo al que está adscrita la Dirección General de Recursos Marinos, en el sentido de evaluar las condiciones ecológicas de las aguas navegables, mar territorial y litoral de la República de Panamá.

IV. PROBLEMAS PRACTICOS

Teniendo presente que tanto la Ley 2 de 1980 como la Ley 21 del mismo año son de reciente aprobación, no estamos aún en condiciones de hacer una evaluación adecuada sobre sus efectos en materia de prevención y control de la contaminación; no obstante se han visto ya algunos resultados y se han hecho evidentes algunas necesidades que estimamos apropiado señalar:

1. No basta la aprobación y entrada en vigencia de instrumentos legales apropiados para prevenir y controlar la contaminación; es necesario, e imprescindible además, dotar a las instituciones y organismos competentes de los equipos, personal y medios financieros que les permitan satisfacer sus responsabilidades.
2. En materia de indemnizaciones en casos de daños ecológicos, estimamos que es necesaria y deseable una acción conjunta de los diferentes Estados, particularmente de las naciones en desarrollo, con el propósito de que se prepare y apruebe algún instrumento jurídico de carácter internacional que fije pautas y haga compulsivo el que las sociedades aseguradoras reconozcan, siquiera en parte, indemnizaciones a los países que puedan ver afectado su patrimonio y riqueza marítima en razón de la contaminación del medio marino y aguas navegables por sus asegurados. En este sentido consideramos que el estado natural de las aguas permite la vida de las especies y organismos en ellas contenidas y que si se afecta por la contaminación de las mismas, corresponde a quien lo alega probar que dichas aguas no estaban ya en su estado natural por cualquier circunstancia, exonerán dose así de responsabilidad o disminuyendo la misma.
3. Los costos del personal técnico y su adiestramiento y de los equipos adecuados y necesarios para combatir adecuadamente la contaminación del mar son excesivamente onerosos para afrontar vertimientos significativos de sustancias contaminantes; en este sentido estimamos que deben diseñarse mecanismos que permitan el coaprovechamiento de tales equipos y personal, eficaz y rápidamente en casos especia -

les, por parte de varios Estados, de modo que entre todos éstos se diluyan los esfuerzos que tales costos demandan.

4. Creemos que los límites de seguros que deben contratar los buques de conformidad con los términos previstos en el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil en casos de Daños Causados por la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, pueden con relativa facilidad no ser suficientes en casos particulares. En este sentido, ya se han tomado medidas adicionales al aprobarse en 1976 el Protocolo sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos; sin embargo, los costos que implica su ratificación, en el caso particular de Panamá, nos pone en situación sumamente desventajosa, por lo que hemos aún de idear fórmulas que nos permitan estar suficientemente cubiertos. Al respecto estimamos conveniente recordar que en razón del Canal de Panamá y del considerable tráfico marítimo existente en el área, los riesgos de contaminación son particularmente grandes en el caso de nuestro país.

V. CASUÍSTICA

Afortunadamente en materia de accidentes marítimos que hayan desembocado en una contaminación del mar o aguas navegables, y teniendo presente el número de buques que normalmente opera en nuestras aguas, las experiencias han sido pocas, aun cuando significativas.

CASUISTICA

OVERSEAS JOYCE

Registro:	Estadounidense
Tonelaje:	47,636 TPM
Carga a bordo:	46,443 Toneladas de Petróleo crudo.
Tipo de Accidente:	Abordaje con M/N PASADENA de 32,000 TPM y de registro danés, entre boyas 8 y 10 de la entrada sur del Canal de Panamá.
Cantidad de sustancia contaminante vertida:	2,000 barriles
Fecha del incidente:	Agosto 29 de 1978

TEXACO CONNECTICUT

Registro:	Estadounidense
Tonelaje:	23,460 TPM
Carga a bordo:	40,000 Toneladas de Petróleo crudo.
Tipo de accidente:	Encallamiento a la salida del Corte de Culebra durante el tránsito del Canal de Panamá con rumbo Norte.
Cantidad de sustancia contaminante vertida:	4,000 barriles
Fecha del incidente:	Junio 7 de 1980.

NAFTOPOROS

Registro:	Griego
Carga a bordo:	29 toneladas de carbón en polvo. 39,000 toneladas de diesel marino. 418 toneladas de Bunker-C (combustible)
Tipo de accidente:	Encallamiento en el Océano Pacífico a unas 5 millas náuticas de la costa de la Provincia de Veraguas.
Cantidad de sustancia contaminante vertida:	3 toneladas de carbón 50 barriles de Bunker-C y Diesel Marino
Fecha del incidente:	Noviembre 5 de 1980

LEGISLACION PERUANA VIGENTE SOBRE PROTECCION Y PRESERVACION DEL
MEDIO MARINO, ESTRUCTURA INSTITUCIONAL, CASUISTICA

Presentado por los participantes
del Perú:

- Sra. Marcela de Ruiz
- Sr. Esteban Gerkes Miranda
- Sr. Francisco Martinez Adrianzen
- Sr. Enio Hollemweguer Loayza

I. INTRODUCCION

La Contaminación Marina es un problema complejo y reviste carácter mundial, debido a los daños que produce en el ecosistema marino.

La relativa contaminación a lo largo de la costa peruana es local, debido principalmente a las industrias pesqueras, mineras, siderúrgicas, desechos domésticos y de petróleo. Parte de esta contaminación ingresa al mar con la descarga de los ríos a la que se suma gran cantidad de pesticidas, detergentes, etc.

El medio marino es aquella parte del medio natural propio de los océanos que comprende el agua de mar, los organismos marinos, los sedimentos de los fondos y porciones contiguas de los sistemas fluviales, la tierra firme y la atmósfera.

La evacuación de los desechos de la vida humana y de los residuos de la industria en un principio, se orientó a la solución más simple; su vertimiento en el curso de agua más próxima dando así inicio al problema de la contaminación.

El crecimiento de ciudades, el desarrollo de las fábricas y la construcción de grandes buques petroleros, han intensificado los problemas de la contaminación.

La contaminación de las aguas no sólo pone en peligro a la salud pública, sino también complica y encarece el abastecimiento de agua a las poblaciones y a las industrias, perjudica a la pesca, la agricultura, el deporte y deteriora el valor estético de las aguas superficiales.

La Contaminación Marina es bastante compleja por la variedad de sustancias que la provocan, su composición química y comportamiento, las fuentes y caminos por donde ingresan al ambiente marino, la índole y amplitud de sus efectos. Algunos contaminantes conservan su integridad química durante décadas e inclu

so siglos, otros sólo permanecen horas o días. Las fuentes de contaminación pueden ser localizadas algunas veces; en unos casos sólo es posible el rastreo y en otros resulta prácticamente imposible su detección.

La descarga de desagües cloacales, con su grave peligro de transmisión de enfermedades ha sido motivo, de mayor preocupación y control. Sin embargo hay problemas, debido al rápido crecimiento de las poblaciones, al desarrollo de aglomeraciones costeras, a nuevos balnearios, etc.

El rápido desarrollo industrial y la falta de un planeamiento en la ubicación de las industrias ha dado como resultado el aumento de la contaminación a pesar de las reglamentaciones vigentes.

II. ANTECEDENTES

El Perú en la actualidad sólo asigna una prioridad modesta al control de la Contaminación Marina, debido a limitaciones de diferente índole tal como la falta de un número apropiado de científicos especialistas y la no disponibilidad de instrumentos adecuados para medir los contaminantes del agua de mar.

Por otro lado los Gobiernos de Chile, Perú y Ecuador preocupados por la protección del ambiente marino y sus recursos vivos solicitaron a su organismo intergubernamental la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) tomar las acciones correspondientes para la realización de un estudio coordinado a fin de conocer el estado actual de la contaminación.

Se tiene conciencia del aumento progresivo de la contaminación del Mar Peruano, la cual inevitablemente incrementa día a día, debido al aumento de la población y al desarrollo industrial principalmente.

Por otro lado, se conoce que los estados tienen derecho soberano para explotar los recursos naturales, de acuerdo a su política en materia de medio ambiente, pero también están obligados a proteger y preservar el medio marino.

Recientemente, en la Reunión Internacional de Trabajo sobre la Contaminación Marina en el Pacífico Sudeste, Santiago de Chile (1979), se ha actualizado el diagnóstico de los problemas de contaminación marina a que se enfrentan Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile. Los documentos presentados en dicha Reunión reúnen y actualizan la información bibliográfica, sobre el tema y resaltan los principales problemas de la región.

Limitados estudios relacionados con la Contaminación Marina en el Perú han sido realizados por varios autores, entre ellos: Valdez (1970, 1971, 1972), Avila (1971), Bouroncle et al (1971)

Chang (1971 y 1972), Corzo (1971), Pardo (1972), Guillón (1973), Malnatti (1973 y 1976), Fchegaray y Chang (1974) Valcárcel et al (1974 a y b), Boyer (1978), Guillén y Aquino (1978), Guillén et al (1978, 1980) Ramírez (1978).

III. PROBLEMATICA

El problema de la Contaminación Marina es muy complejo y reviste carácter mundial por los daños que produce al ecosistema. En la costa peruana, la descarga de contaminantes en lugares tales como Paita, Talara, Chimbote, Callao, San Juan e Ilo se deben principalmente a las industrias pesqueras, mineras, siderúrgicas y de petróleo. Parte de esta contaminación es llevada al mar con la descarga de los ríos, a la que se suma gran cantidad de pesticidas como relaves de su uso en la agricultura. Otra fuente de contaminación son los desagües domésticos. La Corriente Peruana juega un papel importante en la dilución y transporte de los contaminantes: no obstante esta ventaja, la condición actual de la contaminación local es incipiente y la magnitud de los complejos industriales que actualmente se desarrollan en la costa, hace necesario indicar las investigaciones que permitan determinar con la necesaria precisión, la marcha de los procesos de contaminación, con el objeto de prevenir efectos nocivos de consideración.

IV. CONTAMINACION MARINA EN EL PERU

A. Principales Fuentes de Contaminación:

De acuerdo a la información disponible, en el litoral peruano, las principales fuentes de contaminación son las siguientes:

1. Desechos domésticos
 2. Desechos industriales
 3. Plaguicidas: Hidrocarburos halogenados
 4. Hidrocarburos de petróleo
-
1. Desechos Domésticos..- Constituyen el problema de contaminación marina más importante. En el Perú, los desechos domésticos no son tratados o son tratados inadecuadamente. Comprende las aguas cloacales, restos de la elaboración de alimentos, detergentes, desagües de zonas agrícolas, productos de dragados, etc. que se caracterizan por:
 - a. Su alto contenido bacteriano, con parásitos y posiblemente con concentraciones de virus que contaminan moluscos y mariscos, y limitan las zonas de baño por el riesgo que corren los bañistas.
 - b. Los constituyentes orgánicos disueltos y en suspensión que al descomponerse imponen una fuerte demanda biológica de oxígeno. Para la estimación de la carga orgánica

nica del desecho doméstico se ha usado $DBO_5 = 20 \text{ kg/h/año}$ y contenido de fósforo 0.9 kg/h/año .

- c. Las altas concentraciones de nutrimentos de compuestos de fósforo y nitrógeno que enriquecen las aguas receptoras y aceleran la eutroficación de las aguas costeras con las consecuencias negativas tales como:
 - florecimiento de plancton
 - depleción del oxígeno
 - muerte de peces, etc.
- d. Los constituyentes orgánicos e inorgánicos en flotación que deterioran gravemente las bellezas naturales y alteran los procesos de producción primaria y autodepurificación.
- e. Los lodos de fondo, donde se concentran vestigios de metales pesados contaminados.

La descarga de los desechos domésticos directos en el mar (Tabla 1) sin tratamiento o con tratamiento primario insuficiente, suman el 98% de todas las ciudades costeras, correspondiendo a las ciudades de Lima y Callao, el 93% del total de la descarga al mar.

La descarga de las ciudades de Lima y Callao, es a través de 2 colectores, uno al norte del Callao y otro por la Playa La Chira. Debe indicarse que parte de las descargas domésticas de Lima son vertidas al río Rimac y que en general los efluentes domésticos incluyen también las descargas industriales líquidas, usualmente conectadas al alcantarillado para aguas servidas.

La descarga doméstica correspondiente a DBO_5 es de aproximadamente de $79,000 \text{ ton/año}$, con un promedio de 27.5 ton/dm de línea costera y un contenido de fósforo de $3,537.7 \text{ ton/año}$, con un promedio de 1.2 ton/km de línea costera (el litoral peruano tiene $2,864 \text{ km}$ de costa).

En la Tabla 2, se muestra las ciudades cuyas descargas domésticas sufren un tratamiento primario, para luego ser utilizados en la agricultura. Con excepción de las grandes ciudades, las áreas con mayor densidad de población, no presentan problemas de contaminación.

Las descargas domésticas indirectas al mar, son mostradas en la Tabla 3, en la cual se observa una descarga total de $20,000,000 \text{ m}^3/\text{año}$, equivalente a una carga orgánica de DBO_5 de $4,600 \text{ ton/año}$.

2. Desechos Industriales.- A lo largo del litoral peruano, las mayores cargas industriales son debido a las industrias químicas, pesqueras, textiles y cueros, del papel, minera y por último la metálica y astilleros.

Debido al creciente desarrollo industrial del Perú, particularmente en las zonas costeras, ha causado un incremento en el volumen y diversidad en la descarga de los desechos industriales, las que en su mayoría no tienen un adecuado tratamiento y son descargados al mar.

A pesar de que los efectos perjudiciales de estas descargas han sido observados en muchos lugares, aún no se cuenta con suficientes datos del volumen de descargas y concentraciones de los contaminantes, así como tampoco se dispone de información sobre la concentración de los contaminantes en el medio marino y sus efectos en el ecosistema marino.

La información relacionada a la carga orgánica de los efluentes industriales es inadecuada e incompleta en la mayoría de los casos.

El número de industrias en el litoral peruano suman 507 aproximadamente. Se cuenta con los siguientes datos basados en la información disponible, se presenta el siguiente cuadro resumen:

Industrias Químicas	38
Industria Alimenticia y bebidas	32
Industria Textil y cueros	17
Industria del papel	9
Industria Minera	3
Industria metálica y astilleros	1

La mayoría de éstas descargan, ya sea directa o indirectamente, en el mar; la mayor parte de ellos sin tratamiento adecuado, descargan en ríos, causando una fuerte contaminación. Dichas aguas, en parte son usadas con propósitos domésticos y en agricultura.

Las Tablas 4 y 5 presentan los desechos industriales directos e indirectos al mar. En general, los efectos más dañinos, están limitados a los puertos costeros donde se hallan instaladas las industrias pesqueras, las cuales en su mayoría arrojan residuos altamente contaminantes, tales como el agua de cola con un DBO_5 de 75,000 ppm y la sanguaza mezclada con escamas con un DBO_5 de 25,000 ppm.

Así tenemos como ejemplo el puerto pesquero de Chimbote, en donde existen las etapas de extracción y de transformación.

Extracción: Cuenta con infraestructura de descarga (muelles y chatas). Existen 5 muelles y 3 chatas que prestan servicio de descarga de pescado por bombeo, teniendo todas estas una capacidad de bombeo de 680 ton/hora de descarga de pescado utilizando aproximadamente 1,360 ton/hora de agua

de mar (1 de pescado por 2 de agua de mar); agua que va a contaminar las bahías con sanguaza, aceite, restos de pescado deteriorado por efecto del bombeo.

Aparte de esto, las aguas de la bahía son contaminadas con restos de petróleo, aceite y otros provenientes de las 170 embarcaciones de pesca para consumo humano directo, 114 embarcaciones de pesca para consumo humano indirecto y 120 embarcaciones artesanales, haciendo un total de 404 embarcaciones.

Transformación: Fábricas industriales.

En la actualidad en el área de Chimbote existen 24 fábricas conserveras, de las cuales el 62.5% están ubicadas dentro del área urbana, 16.7% en la zona industrial, 12.5% en la Caleta de Coishco, 4.2% en el Complejo de Samanco y 4.2% en el Puerto de Casma.

Por otro lado, existen 7 fábricas de harina de pescado pertenecientes a PESCA-PERU.

Además de lo anteriormente expuesto, existen fábricas de conservas que operan plantas de reducción de harina de pescado (fábricas de harina de pescado); en base a los desperdicios del enlatado y como consecuencia de estas faenas, hay evacuación de aguas residuales las que contienen san - guaza (sangre, aceite, sólidos en suspensión, escamas y otros), los que son eliminados a las orillas del mar con la consiguiente contaminación de las bahías.

También tenemos el problema generado por efecto de la instalación de plantas recuperadoras de aceite, cercanas a las plantas industriales.

Pesca de Arrastre: La pesca de arrastre, (que se lleva a cabo en el litoral Norte del Perú) aunque no ha sido com - probado que se haya producido alteración ecológica en nuestro medio, podría ocasionar destrucción del fondo y alteraciones bio-ecológicas.

Por otro lado la extracción de un porcentaje aún no determinado de la pesca, compuesta por especies de poco o ningún valor comercial, son desechados al mar, lo que produciría una descomposición orgánica que consecuentemente contaminaría las capas superficiales de la zona de pesca, que podría estar causando alteración del ecosistema al eliminar especies que juegan un papel biológico en su medio. Este tipo de contaminación requerirá de un estudio específico.

Otra fuente importante es la industria minera (Tablas 7 y 8) en la que se destaca las descargas de los relaves de Toquepala y Cuajone, frente a Ite, con un volumen promedio de 95'000,000 m³/año, aproximadamente.

El desarrollo industrial en el Perú ha aumentado en los últimos años y se tiene en ejecución varios Proyectos, tales como el Complejo de Bayóvar, que comprende la producción de ácido fosfórico, fosfatos, urea y otros. Aquí tenemos que el relave en la planta productora de roca fosfórica, es arrojado directamente al mar sin tratamiento y se estaría produciendo la contaminación marina correspondiente.

3. Plaguicidas: Hidrocarburos Halogenados

Los plaguicidas constituyen una clase importante de contaminantes marinos, pues incluyen una amplia diversidad de sustancias de distintas composiciones químicas y que afectan a organismos marinos en diferentes formas.

Si bien se ha dado mucha publicidad al daño que causan al ambiente marino los compuestos orgánicos clorados (DDT), y bifenil policlorados (BPC) con frecuencia se considera tal fenómeno como un problema de tierra, ajeno al ambiente marino. Sin embargo, tal como sucede con la mayor parte de los contaminantes de tierra, grandes cantidades de ellos van a dar al mar.

Los productos DDT, BHC, Dieldrin, Endrin, Aldrin y Endosulfan son los que más se emplean como insecticidas en la agricultura y en la lucha contra las plagas.

En los océanos se encuentran productos químicos orgánicos sintéticos, tales como los BPC y el DDT, los cuales tienen una alta toxicidad y una gran persistencia en el ambiente marino. A ambos se han atribuido la muerte o la no reproducción de las aves marinas. Los moluscos, generalmente, son más tolerantes a los pesticidas que los cambios en el comportamiento y reproducción de los organismos.

Actualmente, hay una tendencia a incrementar el uso de insecticidas organofosforados y carbamatos en substitución de productos clorinados. El uso del DDT está prohibido desde 1977. Sin embargo, algunos compuestos de mercurio, son usados.

Mundialmente es conocido que el uso intensivo de pesticidas para propósitos de la agricultura en algunas áreas, son responsables de la muerte de los organismos marinos en los diferentes niveles tróficos.

El drenaje de los ríos y los vientos son los principales agentes para el transporte de pesticidas al mar, afectando al plancton de las aguas costeras, principalmente.

La Tabla 9, presenta las cantidades importadas de insecticidas, fungicidas, nematocidas, rodenticidas, herbicidas y productos auxiliares.

El total de hidrocarburos halogenados mostró un aumento de 7.7 Ton., en el año 1976 con respecto a 1973, disminuyendo en 6.9 Ton. en 1977. De éstos en 1977, el 73% correspondió a los insecticidas y el 20% a los fungicidas. Dentro de los insecticidas en 1977, los más usados fueron los hidrocarburos clorados con un 73%.

4. Hidrocarburos de Petróleo: De todos los contaminantes, el petróleo y los hidrocarburos son los que más atención han recibido en los últimos años en lo político y lo científico. Ya en 1953, reconocíase que de todas las sustancias extrañas que entran en las aguas costeras, el petróleo era (volumen por volumen) la más destructiva para la vida acuática. De todas las sustancias que contaminan en forma persistente el medio marino, el petróleo es la que más abunda.

Los hidrocarburos penetran en el medio marino por filtraciones submarinas naturales, decadencia natural de las plantas marinas y vida animal, actividades costeras industriales y de transporte, perforaciones en la plataforma continental frente a las costas, barcos petroleros que bombean su carga al exterior y lastran sus tanques con agua de mar y derrames accidentales de buques petroleros durante operaciones de carga y descarga de barcos cisternas.

El petróleo tiene cantidades importantes de hidrocarburos aromáticos de acción carcinógena.

En el Perú, la contaminación por hidrocarburos de petróleo está aumentando en las aguas costeras, especialmente en los puertos y bahías. También, se ha observado localmente algunos efectos que ha causado el ecosistema costero y a los recursos pesqueros, debido principalmente al transporte marítimo del petróleo crudo y refinado, a la exploración en tierra y en el mar al noroeste del país, como a las refinerías de petróleo y plantas de venta, situados en los puertos pesqueros.

B. Contaminación debido al Tráfico Marítimo

La Tabla 10 nos muestra variación en la producción de petróleo crudo, observándose disminución en la producción total de 1975 de 6.6% con respecto a 1974, y se tuvo que importar 17'137'678 barriles de petróleo HCT.

A partir de 1976, la producción se ha incrementado con el aporte del petróleo crudo de los pozos perforados en el oriente del país los que son transportados a través del oleoducto trasandino hasta el Puerto de Bayóvar.

La contaminación por derrames accidentales, ha sido mínima debido a que las distancias que cubren los buques tanques, desde Talara a las Refinerías de La Pampilla en el Callao, son cor -

tas. Sin embargo se ha observado una mayor contaminación en los puertos de Talara y Callao, debido a las maniobras de carga y descarga del petróleo en dichos puertos.

Hasta la fecha no se ha registrado derrames accidentales de gran volumen y trascendencia.

El Puerto de Bayóvar, es el único que cuenta con poza de lastre, con una capacidad de 12,580 barriles aproximadamente.

Focos de contaminación por petróleo, en áreas costeras:

Según la información disponible, la contaminación por petróleo se debe a las plataformas de perforación y producción ubicados en el zócalo continental y a las operaciones de carga y descarga de los Puertos del Callao y Talara.

- Callao: Tiene línea submarina para la recepción y descarga de petróleo crudo y derivados.
- Talara: Tiene líneas submarinas para la recepción del crudo provenientes de las plataformas y muelles de descarga de petróleo crudo y derivados.
- Bayóvar: Tiene facilidades para la descarga de agua de lastre y recuperación de residuos de petróleo. Sin embargo, los drenajes del patio de tanques descargan a quebradas que se dirigen al mar, considerándose una posible fuente de contaminación.

C. Contaminación producida por industrias de procesamiento de Petróleo

Las refinerías de petróleo usan grandes cantidades de agua dentro de sus procesos de manufactura. De acuerdo a PETROPERU, las refinerías desaguan cerca de 1.1 m³ por cada tonelada de petróleo crudo procesado, sin considerar el agua usada con propósitos de enfriamiento.

En Talara, estos efluentes contienen subproductos tales como: grasa, aceite, fenoles, etc., con una concentración de 100 ppm de grasa, aproximadamente.

En la Tabla 11, se observa una producción anual de 14'600,000 barriles de petróleo refinado, los cuales fueron transportados a los Puertos de Pimentel, Eten, Salaverry, Chimbote, Supe, Callao, Ilo y Mollendo.

En el Perú se tiene las siguientes refinerías:

- Talara: Los efluentes tienen una concentración, aproximada de 100 ppm de aceites y grasas de petróleo y altas temperaturas, a pesar de tener un tratamiento de pozas de separación adecuadas. Dichos contaminantes descargan directamente al mar.

- Callao: En la refinería de La Pampilla, sus efluentes son tratados en pozas de separación adecuadas, sin embargo sus residuos descargan directamente al mar, con una concentración de 150 ppm., aproximadamente.

Actual estado de la contaminación por petróleo y subproductos

La mayoría de los puertos y algunas playas están moderadamente contaminadas.

- Talara: La mayoría de sus playas se hallan contaminadas, principalmente Punta Arena, afectando el ecosistema marino y el valor estético de las playas.
- Callao: A pesar de no haber ocurrido severos accidentes, la contaminación por petróleo es debido a las operaciones de carga y descarga, a través de las líneas submarinas y a los desagües de la Refinería de La Pampilla.

También debe considerarse los derrames ocasionados por lavado de sentinas de los buques cisternas que transportan hidrocarburos y actividades propias del puerto.

- Pisco: La contaminación por petróleo, es de importancia local, siendo más intenso en el puerto pesquero.

V. LEGISLACION PERUANA

El medio ambiente como el medio marino, están constituidos por el complejo de factores físicos, químicos, biológicos que rodean a un organismo. La interacción de estos factores a través de los procesos vitales forman un ciclo ecológico.

El propio hombre es el principal agente de contaminación, ya que su desarrollo cultural, tecnológico e industrial ha alterado el equilibrio ecológico, por lo que es necesario tratar de impedir y controlar la contaminación del medio marino, haciendo uso de la Legislación Peruana en vigencia.

El agua como es sabido, es el recurso natural más abundante en nuestro planeta, siendo sus agentes contaminantes de tipo físico, químico y biológico.

El control de la contaminación marina requiere tanto de procesos eficientes de manufactura, esfuerzos conscientes de los gobiernos, evaluaciones económicas y legislación encaminada a establecer estos controles.

Considerando que la contaminación marina tiene consecuencias internacionales es que el Gobierno Peruano en preservación de esta situación y de los problemas locales ha adoptado medidas de orden jurídico para hacer frente a esta creciente amenaza, las cuales se pasan a detallar:

- 1.- Reglamento de Capitánías y de la Marina Mercante Nacional, 1951, con Decreto Supremo No. 21 del 31 de octubre de 1951 se aprueba el nuevo Reglamento de Capitánías derogando el antiguo que data del año 1940, actualizándolo en razón del tiempo transcurrido, introduciéndole diversas disposiciones legales que a lo largo de estos últimos años han incidido sobre su articulado, convirtiéndolo en un elemento de primerísima utilidad, donde podemos observar que en el Título III, Capítulo II para sus artículos 83, 84, 85 y 86 se habla de dispositivos para la preservación de la Contaminación Marina.

TITULO III.- De la función policial de la Autoridad Marítima.

CAPITULO II.- Lastre - Basura - Escombros

Artículo 839. Todo buque que desee embarcar lastre y descargar todo o parte del que tenga a bordo, deberá solicitar de la Capitania, el permiso respectivo.

Artículo 849. Concedida la licencia para lastrar o deslastrar, el buque que la haya obtenido, puede utilizar sus embarcaciones menores con este fin.

Artículo 859. Los Capitanes de Puerto señalarán a los buques los lugares en donde lastrar o deslastrar, no permitiendo que efectúe esas operaciones en lugares distintos, bajo pena de multa de \$ 2,000.00

Artículo 869.a) Bajo pena de multa es absolutamente prohibido arrojar en el fondeadero, basuras, escombros y aguas mezcladas con residuos de aceite combustible.

b) Las Capitánías de Puerto podrán conceder permiso para poder trasbordar lastre de un buque a otro, siempre que se tomen las medidas de precaución señaladas en el inciso siguiente.

c) Al cargar y descargar lastre, para evitar su caída al agua, se colocarán al efecto, lonas o encerados entre costado y costado o entre éste y las lanchas.

d) Todo buque que necesite descargar al mar aguas depositadas en tanques de petróleo o achicar aguas mezcladas con residuos de aceite desde las sentinas, deberá solicitar permiso previo a la Capitanía, la cual señalará el lugar donde puede el buque efectuar dicha faena.

- 2.- Decreto Ley 14084 emitido el 28 de junio de 1962. se basa gran parte de sus disposiciones en las recomendaciones "de una comisión técnica para el control de emanaciones y residuos nocivos", disponiendo que plantas de transformación y de producción de harina de pescado y cualquier tipo de fábrica, contaminan playas, lagos y ríos. Este Decreto Ley es el antecedente base para otros promulgados en fechas posteriores.

También establece que debe proponerse al Gobierno las medidas más convenientes para evitar la contaminación, de playas, ríos por desagües y otras fuentes. Esta ley fue reglamentada por el Decreto Supremo No. 38-65 TGS de 11 de noviembre de 1965 y por el Decreto Supremo No. 33-68-MC de 16 de agosto de 1968, esta ley esta vigente en la actualidad sin ser efectiva pues no es observada en la práctica.

- 3.- Decreto Supremo No. 015-68-MA, emitido el 2 agosto de 1968, donde se dictan disposiciones para prevenir la contaminación de las costas, especialmente aquellas producidas por hidrocarburos.

Donde en su párrafo (a), prohíbe que buques petroleros deben estar a 50 millas de la costa para deslastrar tanques o residuos de limpieza; prohíbe también en el párrafo (f) que el agua de sentina sea arrojada en los puertos, debiendo hacer esta operación a no menos de 5 millas de distancia de la costa.

En su artículo 2º se trata de sanciones que se impondrán a los infractores.

Para el control de estos dispositivos se ha creado el "Libro de Registro de Hidrocarburos" que debe llevar todo buque petrolero para su control por la Autoridad Marítima.

- 4.- Decreto Ley No. 17752 -"Ley General de Aguas" - emitido el 24 de julio de 1969, la que consta de 174 artículos estando en el artículo 10º del Título I de este Decreto Ley lo relativo a la preservación de las aguas.

En esencia, esta ley y según la Constitución vigente, las aguas pertenecen al Estado y su dominio es inalienable, donde en su artículo 1º establece que no hay propiedad

privada de las aguas, ni derechos adquiridos sobre ellas y que el uso justificado sólo puede otorgarse para el desarrollo del país.

En el inciso (e) de este artículo, es importante mencionar que el Estado debe realizar los estudios hidrológicos, hidrobiológicos, hidrogeológicos, meteorológicos y los que fueran necesarios en el mar territorial peruano.

En su artículo 63º establece la prohibición de arrojar al mar los residuos de la pesca y el resultado del lavado de las bodegas de las embarcaciones denominadas boliceras.

En su artículo 80º, considerado muy importante para la preservación de la contaminación, establece la revisión y el estudio de los actuales vertimientos de residuos a los cursos de agua de las zonas costeras, a fin de disponer la modificación, reestructuración o acondicionamiento de las obras e instalaciones existentes, pudiendo restringir o prohibir el vertimiento de los desechos si el caso así lo requiere.

Para el control correspondiente y la aplicación de sanciones o multa, esta ley, en su artículo No. 216º, establece que las Capitánías de Puerto tomarán la acción correspondiente cuando se trate de embarcaciones que contaminen el mar.

- 5.- Decreto Supremo No. 261-69-AP, del 12 diciembre de 1969, se promulgó el Reglamento de los Títulos I, II y III de la Ley General de Aguas.
- 6.- Decreto Supremo No. 41-70-A del 20 febrero de 1970, se promulgó el Reglamento del Título III.
- 7.- Resolución Ministerial No. 0282-77-PM/ONAJ, del 16 diciembre de 1977, con este dispositivo legal se creó una comisión multisectorial para la protección ecológica en el zócalo continental, con resultados y conclusiones importantísimas, con mucho énfasis en la contaminación de aguas marinas por hidrocarburos y derivados.

Participaron representantes del Ministerio de Energía y Minas, Ministerio de Marina, Ministerio de Pesquería, Ministerio de Salud y Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Por las actividades industriales y de transporte que se realizan en las costas peruanas se ocasionan derrames frecuentes. Como responsabilidad de nuestro Gobierno de velar por la contaminación del mar se crea esta Comisión Multisectorial, la que luego de árduo trabajo que incluye inspecciones realizadas sobre el terreno, llega a

detectar los focos de contaminación que afectarían a la e c o l o g i a m a r i n a s i e n d o a l g u s l a d e s c h a l a d e s c a r g a d e l o s e f l u e n t e s d e l a r e f i n e r a d e T a l a r a p r o x i m o s a l a p l a y a e n e l a r e a d e l a s i n s t a l a c i o n e s p o r l a p u n t a M a l a c a s p o r l a d e s c a r g a d e l a P l a n t a d e F e r t i l i z a n t e s e n N e g r i t o s f r e n t e a l m a r p o r l o s t a n q u e d e a l m a c e n a m i e n t e n t e n o d e p e t r o l e o c r u d o u o t r o s p u n t o s d e m a r.

Esta Comisión Multisectorial hace las recomendaciones del caso para prevenir la contaminación de las aguas de esa zona del norte indicando, entre otros, que el separador CPI de la refinería de Talara funcione a su capacidad de diseño; mejorar las instalaciones en los muelles para las operaciones de carga y descarga y la instalación de una pieza de balastro en el patio de almacenamiento de crudos de N e g r i t o s es recomendable la construcción de una poza de s e d i m e n t a c i o n e n e l l u g a r m a s a d e c u a d o p a r a r e c i b i r e l d r e n a j e d e t o d o s l o s t a n q u e.

- 8.- Decreto Ley No. 18810 dicta el Reglamento de la Ley General de Pesquería en su segunda parte en el Título I y Capítulo II en los artículos 9º 14º y 15º trata sobre dispositivos para evitar la contaminación marina.

En su segunda parte Título I y Capítulo II artículo 9º establece la prohibición del uso de pesticidas o insecticidas a fin de evitar problemas de mortalidad de especies o contaminación del mar o aguas continentales.

En su Capítulo XIV sobre contaminación ambiental.

- 9.- Decreto Ley 22703 se aprueba Protocolo para prevenir contaminación por los buques y adoptado por la Conferencia Internacional y convocado por OCMI donde en su artículo 1º se aprueba MARPOL 1973.
- 10.- Resolución Ministerial (Sector Pesquería) No. 648-80-PE del 23 setiembre de 1980, con la cual se encarga al Instituto del Mar del Perú (IMARPE) estudie los efectos contaminantes que puedan derivarse del arrojamiento de desperdicios al mar por operaciones de pesca ilícita.
- 11.- Resolución Ministerial No. DC-1027 de 14 junio 1960 resuelve que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas sancione a las embarcaciones pesqueras que violen dispositivos.
- 12.- Decreto Ley 22954 de 24 marzo de 1980 con este Decreto Ley se aprobó el "Protocolo de 1978" relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por buques 1973.

VI. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL

Las Instituciones que tienen participación activa en la lucha

contra la contaminación, son las siguientes:

1) Instituto del Mar del Perú (IMARPE)

Realiza el Proyecto de Contaminación Marina, a lo largo de toda la Costa, dentro de las 200 millas, dando énfasis a los Puertos del Callao, Chimbote, Ilo, Talara y Pisco. Estudia el tipo de contaminación por metales pesados, desechos domésticos y petróleo.

2) Dirección de Saneamiento Ambiental (Ministerio de Salud)

Realiza el estudio de la contaminación del litoral peruano y de los cursos de agua del país, a lo largo de toda la Costa y los principales cursos de agua.

Estudia el tipo de contaminación por metales pesados, desechos domésticos e industriales y productos derivados del petróleo.

3) Oficina Nacional de Evaluación de Recursos Naturales (ONEPN)

Realiza el diagnóstico del deterioro ambiental a nivel nacional, en el Departamento de Ancash, Lima e Ica.

4) Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología (SENAMHI)

Realiza el estudio de los factores meteorológicos potenciales que influyen en la contaminación, en el ámbito nacional (Con información).

5) Dirección General de Investigación Científica y Tecnológica (Ministerio de Pesquería)

Realiza el diagnóstico de la contaminación marina y en aguas continentales con respecto al recurso pesquero Acción normativa, en el ámbito nacional (Con información).

6) Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina (Ministerio de Marina)

Realiza el control de la contaminación, en el área marítima, fluvial y lacustre, principalmente en la contaminación por hidrocarburos de petróleo.

7) Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Ministerio de Marina)

En la Organización de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, existen tres Direcciones, siendo una de ellas, la Dirección de Control de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres.

Esta Dirección tiene a su cargo seis Departamentos siendo uno de ellos el Departamento de Control de Contaminación, que está a cargo de un Capitán de Fragata del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, siendo las funciones principales del Departamento las siguientes:

- Dictar las disposiciones necesarias para la eficiente prevención de la contaminación del medio marino.
- Verificar se da cumplimiento a las leyes disposiciones nacionales, tratados, acuerdos y/o convenios internacionales sobre prevención de la contaminación.
- Formular las normas para el control de la contaminación causada por hidrocarburos, sustancias nocivas y perjudiciales, así como por aguas sucias y desechos provenientes de los buques.
- Dar conformidad a las inspecciones realizadas a las embarcaciones petroleras y de carga, verificando cumplan con lo estipulado en el convenio internacional para la prevención de la contaminación.
- Fomentar la cooperación técnica internacional proponiendo la capacitación del personal técnico y la investigación a fin de prevenir o mitigar la contaminación del medio marítimo.
- Proponer enmiendas de lo acordado en el Convenio Internacional de prevención de la contaminación a través del de legado.
- Coordinar con Organismos Públicos y Privados relacionados con el cumplimiento de su misión.
- Establecer las Normas Técnicas para la prevención de la contaminación del medio marino a ser ejecutadas a través de las Capitanías de Puerto.
- Normar la realización de Visitas de Inspección a los buques petroleros y de carga, a ser ejecutadas a través de la Capitanías de Puerto de acuerdo a reglamentaciones y dispositivos vigentes.
- Emitir las instrucciones para la formulación de informes sobre accidentes causados por sustancias nocivas, perjudiciales o hidrocarburos a bordo de los buques.
- Dictar las disposiciones necesarias para la conservación de la flora y fauna marina.
- Participar en la investigación de todo siniestro marino, cuando haya causado efectos venenosos o mortíferos en el medio marino.

- Normar las sanciones a ser aplicadas a quienes incurren en las disposiciones sobre la prevención de la contaminación del medio marino.
- Estar continuamente informado de todos los convenios, tratados y/o acuerdos internacionales ó nacionales sobre prevención de la contaminación del medio marino.
- Formular los proyectos de dispositivos legales relacionados a la división y al Departamento.
- Verificar que en los terminales de carga, puertos de reparación y demás puertos, se dé cumplimiento a la instalación de servicios para la recepción de residuos de hidrocarburos, mezclas oleosas, sustancias nocivas y perjudiciales, así como para desechos que queden a bordo de los buques.
- Evitar las descargas en el ámbito marino, de sustancias que contengan hidrocarburos y sustancias nocivas líquidas y perjudiciales cuando estime necesario para salvar vidas o seguridad del buque.
- Verificar que las plataformas de perforación fijas ó flotantes dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos y otras plataformas cumplan con las disposiciones establecidas referentes al control de la contaminación.
- Controlar que los buques petroleros y de carga, de acuerdo al tonelaje prescrito, lleven a bordo el Libro de Registro de Hidrocarburos, verificando se anoten los asientos correspondientes.
- Verificar que los buques petroleros y de carga cuenten con los dispositivos é instalaciones necesarias, a fin de prevenir la contaminación del medio acuático.

Estas funciones se realizan a nivel nacional, a lo largo de toda la costa, hasta las 200 millas, en los ríos y lagos navegables.

Para su cumplimiento cuenta con las Flotillas de Patrulleras Guardacostas y con el apoyo de las Capitanías de Puerto, de toda la República.

VII. CASUISTICA

- 1) Comisión Multisectorial encargada de estudiar los efectos de la Contaminación del río Locumba y de las aguas marinas de la bahía de Ite-Tacna, fue creada por Resolución Minis-

terial No. 044-77-PM/ONAJ, de 2 marzo de 1977 conformada por los representantes de los Ministerios de Pesquería, Salud, Agricultura, Alimentación, Energía y Minas, Vivienda y Construcción, con la participación de la Oficina Nacional de Evaluación de Recursos Naturales (ONERN).

El primer informe de la Comisión Multisectorial, hizo las siguientes recomendaciones:

- a.- Que la Southern Perú Cooper Corporation, en coordinación con el Ministerio de Energía y Minas, realicen los estudios tanto de las condiciones geológicas como geotécnicas y económicas de la depresión ubicada entre los ríos Locumba y Sama, al Norte de Cerro Morrito, con posibilidades de embalse de los relaves, con la finalidad de recuperar las aguas superficiales para irrigación, no dañar la flora y fauna con los sedimentos y tener almacenados los residuos sólidos de los relaves para su futuro aprovechamiento.
- b.- Que la Southern Perú Copper Corporation, en coordinación con los Ministerios de Pesquería y Salud lleven a cabo un estudio amplio y permanente que permita precisar los efectos de la contaminación en los recursos hidrobiológicos de la zona.

Para tal fin, posteriormente se formaron dos grupos de trabajo, cuyos objetivos fueron:

Primer Grupo de Trabajo: "Estudio del Embalse de los Relaves de la Southern Peru Cooper Corporation", que estuvo conformado por:

- Representante del Ministerio de Energía y Minas, quien la presidió;
- Representante del Ministerio de Salud;
- Representante del Instituto Geológico Minero y Metalúrgico;
- Representante de la Southern Peru Cooper Corporation.

Segundo Grupo de Trabajo: "Estudio del Impacto de los relaves en la zona pesquera adyacente a la desembocadura del río Locumba", que estuvo conformada por:

- Representante del Instituto del Mar del Perú, quien la presidió;
- Representante del Ministerio de Salud;
- Representante de la Oficina Nacional de Evaluación de Recursos Naturales;

- Representante de la Southern Peru Cooper Corporation

La Comisión Multisectorial, después de haber estudiado los informes presentados por los dos Grupos de Trabajo, llegó a las siguientes conclusiones y recomendaciones.

Conclusiones:

- a. La Bahía de Ite, viene acusando marcados cambios físicos y químicos en el medio debido a la presencia de los relaves provenientes de las minas de Toquepala y Cuajone (Primer Informe Final).
- b. El grado de contaminación en las aguas por los relaves, y sus efectos sobre el ambiente marino sólo podrán ser cuantificados mediante la ejecución de estudios específicos orientados a tal fin.
- c. Los relaves de Toquepala y Cuajone utilizan sólo el último tramo del cauce del río Locumba (20 km.), después de la bocatoma de Ite, en donde se inicia el canal de irrigación de la Pampa de Ite Norte y que por lo tanto los relaves no producen contaminación del agua que es utilizada para el riego u otros usos. (Primer Informe Final).
- d. Se ha ratificado que la "Depresión de Morritos" reúne las características técnicas apropiadas y una capacidad aproximada del orden de mil millones de metros cúbicos (1,000'000,000 m³), lo que cubriría las exigencias para almacenado de los relaves de Toquepala y Cuajone, y de Quellaveco en el futuro, previstos en sus proyecciones máximas para 80 ó 100 años.
- e. Han sido analizadas cinco (5) alternativas de trazo para la conducción de los relaves hacia la "Depresión de Morritos", teniendo en cuenta criterios geológicos, geomorfológicos, geotécnicos e hidráulicos, sugiriéndose en principio como la solución técnica más favorable entre las analizadas en el Estudio Preliminar, la quinta alternativa, porque sería un canal que trabajaría por gravedad, construido sobre terreno adecuado.

Recomendaciones:

Derivado de las Conclusiones expuestas, la Comisión Multisectorial recomienda lo siguiente:

- a. Que se lleve a cabo el Estudio para evaluar el grado de contaminación del río Locumba y de las aguas marinas de la Bahía de Ite - Tacna, comprendiendo lo siguiente:

- i. Estudio de los niveles de contaminación (aguas, sedimentos y organismos marinos), en la zona pesquera adyacente a la desembocadura del río Locumba y en la Bahía de Ite, que deberá estar a cargo del Instituto del Mar del Perú por parte del Ministerio de Pesquería, e integrado por la Dirección de Saneamiento Ambiental, por parte del Ministerio de Salud y por el Instituto Geológico Minero y Metalúrgico por parte del Ministerio de Energía y Minas.
 - ii. Estudio de los efectos de los principales contaminantes en el ecosistema marino en la Bahía de Ite, que deberá estar a cargo del Instituto del Mar del Perú por el Ministerio de Pesquería.
 - iii. Estudio de los efectos socio-económicos de la contaminación en la Bahía de Ite y en la zona pesquera adyacente, que deberá estar a cargo de la Dirección de Medio Ambiente por parte de la Oficina Nacional de Evaluación de Recursos Naturales, e integrado por el Instituto del Mar del Perú por parte del Ministerio de Pesquería.
- b. Que se ejecute el Estudio de factibilidad técnico económico de la "Depresión de Morrito" y del trazo más adecuado para la conducción de los relaves hacia el mismo, así como de las obras complementarias que requiera la misma. Este estudio deberá estar a cargo del Instituto Geológico Minero y Metalúrgico por parte del Ministerio de Energía y Minas.

2) Contaminación de las playas de Lima y Callao

Gracias a una fuerte campaña periodística, los Municipios llevaron a cabo las primeras acciones con el fin de minimizar dicha contaminación.

También la Dirección de Saneamiento Ambiental del Ministerio de Salud, en convenio con el Instituto del Mar del Perú (IMARPF), están llevando a cabo un estudio sobre la contaminación en dichas playas.

3) Por Resolución Ministerial No. 0084-80-PM/ONAJ, a pedido del Ministro de Salud, de fecha 21 de mayo de 1980, se constituyó una Comisión Multisectorial permanente encargada de investigar, estudiar y evaluar todos los factores relacionados con el saneamiento del medio ambiente y velar por el cumplimiento de las medidas que se dicten para su control.

Esta Comisión está integrada por 11 representantes, 10 de Ministerios y uno por el Instituto Nacional de Planificación.

4) Comisión Multisectorial encargada de efectuar un estudio

integral sobre protección ecológica en el Zócalo Continental, esta Comisión fue nombrada por Resolución Ministerial No. 0282-77-PM/ONAJ, de fecha 6 de diciembre de 1977, conformada por los representantes de los Ministerios de Energía y Minas, Marina, Transportes y Comunicaciones, Instituto del Mar del Perú (IMARPE), Instituto Nacional de Salud y un representante de Petróleos del Perú (PETROPERU).

En el plan de trabajo se consideró:

- Recopilación e intercambio de información, determinando se reuniones periódicas de trabajo.
- Visita de reconocimiento y estudio a las zonas del Noroeste, Instalaciones de Petróleos del Perú, Belco Petroleum Corp., Terminal de Bayóvar y la Bahía del Callao, Instalaciones Portuarias y Refinería de La Pampilla.
- Determinación de los posibles focos de contaminación para definir las estaciones de muestreo.
- Toma de muestras y análisis físico-químico y biológico de las muestras.
- Reuniones ordinarias y extraordinarias para la evaluación de resultados.
- Elaboración del Informe Final.

La Comisión efectuó una inspección a la zona del Noroeste y a las instalaciones portuarias del Callao y Refinería La Pampilla.

Como consecuencia de la inspección ocular, se detectó posibles focos de contaminación, en los lugares en que se efectuaron los muestreos, siendo estos los siguientes:

- Refinería de Talara;
- Planta de Fertilizantes;
- Bahía de Talara junto al muelle;
- Negritos frente al Patio de Tanques;
- Mar de Negritos (zona de amarre de los buques para la carga de crudo);
- Entre Cabo Blanco y Peña Negra;
- Bayóvar (drenaje de agua de la poza de balastro);
- En una plataforma de un equipo de perforación (que esté trabajando);

- Refinería La Pampilla;
- Los muelles del Terminal Marítimo del Callao

Conclusión

Como resultado de las inspecciones efectuadas y las muestras tomadas, se observó que la contaminación no es alarmante pudiendo la presente ser controlada, mejorando los sistemas operativos y efectuando un mejor control por los organismos encargados.

Recomendaciones

- Preventivas

- a. Que el Ministerio de Salud a través de la Dirección de Saneamiento Ambiental, efectúe muestreos u análisis periódicos de efluentes, así como de las aguas del mar en sus aspectos físico-químicos, sustancias tóxicas, aceites y grasas, sustancias orgánicas, ya que la Ley General de Aguas y el Reglamento de los títulos I, II y III del mismo, así lo determina y faculta.
- b. Que el Instituto del Mar del Perú, IMARPE, efectúe los muestreos y análisis periódicos de bentos y nutrientes y determine los efectos en los peces y otros organismos marinos en los posibles focos de contaminación definidos.

- Correctivas

- a. Dotar en la medida en que las condiciones así lo permitan, de la infraestructura portuaria para la recepción del lastre y residuos de hidrocarburos.
- b. Mejorar la mezcla de los efluentes ó incrementar el tiempo de reposo de éstos, antes de ser descargados al mar a fin de bajar su temperatura.

Con respecto al fierro y cromo hexavalente encontrados en los efluentes de las Refinerías y pozas de balastro se debe efectuar una evaluación periódica para confirmar si sus concentraciones efectivamente están sobre los límites permisibles.

- c. Construir pozas de sedimentación permanente para coleccionar los drenajes de los tanques, de esta manera se recuperaría el petróleo existente y se descargaría agua limpia hacia el mar, evitando la contaminación de las playas y el mar.

- c. En el Patio de Tanques de almacenamiento de petróleo los drenajes de éstos deben estar encausados hacia la poza de balastro; de esta manera se evitaría la posible contaminación futura en el mar por petróleo.
- d. Exigir a los Operadores (Petroperú, Belco y Enapu Perú) disponer de equipos de atrape, productos químicos dispersantes y coagulantes, así como personal entrenado en las operaciones de limpieza de derrames de petróleo.
- e. Es conveniente que las plataformas marinas de producción de petróleo mejoren sus operaciones en los siguientes aspectos:
 - i) Dotarlas de instrumentos más confiables de control de nivel de los fluidos (separadores) o en su defecto la instalación de un doble control como los existentes, sobre todo en aquellas plataformas que no cuentan con personal permanente. De esta manera se evitaría quizá el 50% de los derrames producidos en esta área.
 - ii) Instalar un sistema de drenajes para los residuos aceitosos (aceite, lubricantes y combustibles), de tal manera que no sean arrojados directamente al mar.
 - iii) Adecuar los procedimientos de trabajo en las operaciones de servicio a los pozos a fin de evitar derrames de petróleo que, por la naturaleza de la operación es probable.
- f. En las plataformas de perforación los detritus deben ser depositados en el fondo del mar a través de una tubería para evitar su dispersión en la superficie; de este modo se minimizarían los efectos de la contaminación por productos químicos.

- Legales

- a. Exigir en los puertos, la obligatoriedad de inspecciones de prevención sobre contaminación a los buques, antes de las operaciones de carga y descarga de productos, expidiéndose un certificado de conformidad por la autoridad competente.
- b. Reglamentar la prohibición de descarga intencional de las aguas de lastre y de sentinas en los puertos, exceptuando casos de emergencia en que se dictarán otros tipos de medidas que reglamenten la descarga.

- c. Apoyar la acción e implementar con los equipos necesarios a las autoridades competentes, para fines de investigar y detectar la transgresión de las disposiciones vigentes y sancionar a los responsables.
- d. Se exige la obligación existente a los buques petroleros de llevar a bordo un libro de registro de hidrocarburos y asentar en él, operaciones específicas.
- e. Reglamentar la operación de las plataformas marinas de modo que trabajen bajo ciertos parámetros de seguridad, pudiendo dársele un tratamiento especial como buque estacionario.
- f. Que el Ministerio de Energía y Minas a través de la Dirección General de Hidrocarburos, exija a las Compañías Petroleras y de Servicios el cumplimiento de la ley y dispositivos relacionados con la contaminación en el mar.

VIII. CONCLUSIONES GENERALES

- a) No existe en el Perú una legislación específica y concreta sobre la contaminación marina y el análisis legal sobre las disposiciones que tienen que ver con la materia, tiene necesariamente que hacerse partiendo de la legislación general sobre contaminación ambiental.
- b) Esta última legislación es más o menos abundante, contiene excelentes principios y disposiciones, pero está muy dispersa. Las funciones, responsabilidad de su estudio y cumplimiento depende de demasiados organismos o instituciones por lo que su cumplimiento resulta sumamente difícil.
- c) Podría decirse que la parte de nuestra legislación aplicable a la contaminación marina en el Perú tiene más bien un carácter preventivo. Este criterio preventivo se considera sumamente conveniente, práctico y técnicamente posible, por lo que desde el punto de vista de la legislación puede considerarse acertado. Sin embargo, la tantas veces comentada falta de medios, de personal técnico y de los indispensables recursos económicos, no permite cristalizar en la práctica la excelente prevención de la legislación peruana.
- d) Es necesario la creación de un órgano central que normalice y actualice la estructura legal técnica administrativa de los diferentes organismos del Estado involucrados en el tratamiento de tan complejo problema.
- e) Desde el punto de vista regional el Perú canaliza sus

estudios y su legislación externa hacia la garantía de que sus actividades bajo su jurisdicción y control no causen problemas de contaminación en la región del Pacífico Sudoriental.

- f) En un sentido, el Perú coopera en el plano regional, ya sea directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en la formulación y elaboración de reglas, normas, prácticas y procedimientos recomendables que sean compatibles con los problemas de contaminación que se suscitan en nuestra región marítima.
- g) El Perú ve la necesidad de la coordinación regional de esta materia y por ello propondría que el organismo intergubernamental del Pacífico Sur, es decir la CPPS, sea el que centralice a nivel regional los programas de investigación científica para la prevención de la contaminación.

Las experiencias obtenidas individualmente por cada país, deben hacer más efectiva la preservación del medio marino, ya sea por intermedio de informaciones o trabajos conjuntos entre los países miembros de la región.

- h) La CPPS por su parte, a través de una Sub-Secretaría, cooperaría en la elaboración y en la aplicación de los programas de asistencia, particularmente en las esferas de la ciencia, la educación y la tecnología a fin de prevenir la contaminación de origen terrestre y sus efectos nocivos sobre el medio marino. Asimismo, el órgano coordinador de cada país, debería trabajar paralelamente con la CPPS.

TABLA Nº 1 - DESCARGAS DOMESTICAS DIRECTAS DE MAR

CIUDAD	Nº DE DESCARGA	TIPO TRATAMIENTO	CAUDAL PROMEDIO (M ³ /DIA)	POBLACION SERVIDA (HABITANTES)	CARGA ORGANICA (Ton DBQ/año)	CONTENIDO DE FOSFORO (TON/AÑO)
Zorritos	1	Ninguno	998	1,800	36	1.6
El Alto	1	Ninguno	400	1,300	60	2.7
Organos	1	Ninguno	50%	3,600	72	3.2
Talara	2	Ninguno	3,963	24,000	480	21.6
Paita	1	Ninguno	2,126	18,000	360	16.2
Chiclayo	1	Ninguno	25,920	156,000	3,120	140.4
Pimentel	1	Ninguno	1,728	7,200	144	6.5
Eten	1	Laguna Oxidación	1,037	8,400	168	7.6
Puerto Eten	1	Ninguno	864	13,000	260	11.7
Chimbote	3	Ninguno	14,688	72,000	1,440	64.8
Pacasmayo	2	Ninguno	2,160	9,600	192	8.6
Pto. Chicama	1	Laguna Oxidación	173	1,680	34	1.5
Moche	1	Laguna Oxidación	259	2,100	42	1.9
Huarmey	1	Ninguno	173	2,850	57	2.6
Chancay	1	Ninguno	3,024	8,400	168	7.6
Barranca	1	Ninguno	3,024	18,000	360	16.2
Huacho	1	Ninguno	6,912	38,000	760	34.2
Lima y Callao	3	Ninguno	1'036,800	3'500,000	70,000	3,150
Chincha	1	Ninguno	11,232	18,000	360	16.2
Cerro Azul	1	Ninguno	173	1,698	34	1.5
Pisco	1	Ninguno	1,286	9,000	180	8.1
Ilo	2	Ninguno	3,456	14,400	288	13.0

FUENTE DE DATOS : - Dirección de Saneamiento Ambiental - Ministerio de Salud
 - Dirección General de Obras Sanitarias - Ministerio de Vivienda
 - Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

TABLA Nº 2 - DESCARGAS DOMESTICAS CON REUSO

CIUDAD	Nº DE DESCARGA	TIPO TRATAMIENTO	VOLUMEN (M ³ /DIA)	POBLACION SERVIPA	REUSO Y/O DESCARGA	CARGA ORGANICA (TON DEQ/AÑO)
Zarumilla	1	Tanques Inhoff	169	1,500	Zona Eriada	30
Corrales	1	Tanques Inhoff	169	1,200	Irrigación	24
Piura y Castilla	4	Lagunas Oxidación	27,152	72,000	Irrigación	1440
Morropón	1	Tratamiento Primario (Lag. Oxidación)	270	900	Irrigación	18
Monsefú	1	Laguna Oxidación	1,037	12,000	Irrigación	240
Olmos	1	Ninguno	1,296	2,400	Quebrada El Arenal	48
Casma	1	Laguna Oxidación	778	11,832	Irrigación	236.6
Guadalupe	1	Laguna Oxidación	864	4,320	Irrigación	86.4
San Pedro de Lloc	1	Ninguno	1,123	4,500	Irrigación	90
Chocope	1	Lagunas Aireadas	432	1,908	Irrigación	38.2
Virú	1	Laguna Oxidación	8	300	Irrigación	6
Chepén	1	Laguna Oxidación	2,207	12,300	Irrigación	246
Huarochirí	1	Ninguno	173	900	Quebrada La Toca	18
Huaral	1	Laguna Oxidación	3,283	12,000	Irrigación	240
Oyón	1	Ninguno	173	1,800	Irrigación	36
Supé Pueblo	1	Ninguno	346	2,460	Irrigación	49
Pativilca	1	Laguna Oxidación	34	2,700	Irrigación	54
Salas	1	Ninguno	130	3,000	Arenal	60
Cañete	1	Ninguno	2,246	6,000	Acequia Drenaje	120
San Luis	1	Ninguno	259	2,010	Irrigación	40
Moquegua	1	Laguna Oxidación	2,592	6,600	Irrigación	132
Lurín	1	Tanque Inhoff	432	3,480	Irrigación	70.0
Tacna	1	Laguna Aireada	8,640	32,400	Irrigación	648
Puente Piedra	1	Lagunas Aireadas	1,469	6,000	Irrigación	120

FUENTE DE DATOS : - Dirección de Saneamiento Ambiental, Ministerio de Salud.

- Dirección General de Obras Sanitarias, Ministerio de Vivienda.

TABLA Nº 3 - DESCARGAS DOMESTICAS INDIRECTAS AL MAR

CUENCA DEL RIO	CIUDAD	Nº DE DESCARGA	TIPO TRATAMIENTO	VOLUMEN (M ³ /DIA)	POBLACION SERVIDA	CARGA ORGANICA (Ton DBO ₅ /AÑO)
TUMBES	TUMBES	1	Ninguno	1,119	7,800	156
PIURA	CATACAOS	1	Tanq.Inhoff	882	9,000	180
	CHULUCANAS	1	Ninguno	1,031	12,000	240
CHIRA	SULLANA	1	Ninguno	3,259	24,000	480
ZAÑA	ZAÑA	1	Lag. Oxidac.	605	3,800	76
ZAÑA	OYOTUN	1	Ninguno	432	2,220	44
	REQUE	1	Lag.Oxidac.	1,037	4,200	84
	CHONGOYAPE	1	Ninguno	605	1,800	36
	PACORA	1	Lag.Oxidac.	518	1,500	30
	JAYANCA	1	Lag.Oxidac.	1,036	2,100	42
MOCHE	MOTUPE	1	Lag.Oxidac.	1,037	2,700	54
	CAJAMARCA	1	Ninguno	6,750	24,000	480
SANTA	HUARAZ	3	Ninguno	7,776	7,800	156
SANTA	CARAZ	1	Ninguno	1,382	3,600	72
SANTA	RANRAHIRCA	1	Ninguno	346	100	2.0
SANTA	CARHUAZ	1	Ninguno	1,382	2,000	40
SANTA	MARCARA	2	Ninguno	432	360	7.0
SANTA	RECUAY	2	Ninguno (1 tanque)	1,382	3,600	72
SANTA	AIJA	1	Ninguno	691	2,400	48
SANTA	CHIQUIAN	1	Ninguno	1,037	3,800	76
HUARAL	SAYAN	1	Ninguno	1,432	1,800	36
	CAJATAMBO	1	Ninguno	173	1,680	34.0
RIMAC	MATUCANA	1	Ninguno	173	2,700	54
LURIN	PACHACAMAC	1	Ninguno	259	2,700	54
MALA	MALA	1	Ninguno	605	4,100	82
MALA	SAN ANTONIO	1	Ninguno	173	1,800	36
CAÑETE	LUNAHUANA	1	Ninguno	432	1,200	24
	CASTROVIRREYNA	1	Ninguno	173	600	12
ICA	ICA	1	Lag.Oxidac.	18,000	90,000	1,800
	HUANCVELICA	2	Ninguno	900	5,790	116
LOCUMBA	LOCUMBA	1	Ninguno	259	480	10.0
CAPLINA	PACHIA	1	Ninguno	259	228	5.0

FUENTE DE DATOS: - Dirección de Saneamiento Ambiental, Ministerio de Salud.
 - Dirección General de Obras Sanitarias, Ministerio de Vivienda.

CLASIFICACION DE LAS INDUSTRIAS

La siguiente nomenclatura convencional que se utiliza y nos sirve en los cuadros de resumen de la información.

A. INDUSTRIA DE LA ALIMENTACION (AI) :

- (AI-1) Productos Pesqueros
- (AI-2) Azúcar
- (AI-3) Lácteos
- (AI-4) Cecinas, mataderos
- (AI-5) Frutas, Legumbres, etc.
- (AI-6) Aceites, grasas
- (AI-7) Cerveza y bebidas alcohólicas
- (AI-8) Hiladores de arroz, café
- (AI-9) Agar
- (AI-10) Bebidas no alcohólicas
- (AI-0) Otras (incluidas pastas, dulces, etc.)

B. INDUSTRIAS QUIMICAS Y VARIOS (Q)

- (Q-1) Papel y Pulpa
- (Q-2) Fertilizantes
- (Q-3) Farmacéuticos, químicos
- (Q-4) Pesticidas, herbicidas
- (Q-5) Metalurgia
- (Q-6) Astilleros
- (Q-7) Textiles
- (Q-8) Curtiembres, cueros
- (Q-9) Minería
- (Q-10) Detergentes
- (Q-11) Cemento, yeso y concreto
- (Q-12) Pinturas, barnices y lacas
- (Q-13) Resinas, Vinílicos y Caucho
- (Q-14) Acumuladores y baterías
- (Q-15) Aserraderos y maderas
- (Q-16) Petróleo: campo petrolífero y refinería
- (Q-17) Jabones
- (Q-18) Locetas y derivados
- (Q-0) Otros

TABLA Nº 4 - DESCARGAS INDUSTRIALES DIRECTAS AL MAR

LOCALIDAD	TIPO	CANTIDAD	TRATAMIENTO	VOLUMEN (M ³ /AÑO) DEL EFLUENTE	DBO (ppm)
Talara	Q-16	1	Separados API y CPI	39'484,800	---
Talara (Fertilizante)	Q-2	1	No tiene	32'771,400	---
Talara (Bayóvar)	Q-2	1	Poza de Balastro	---	---
Paita	AI-1	1	No tiene	32,400	---
Chicama	AI-2	2	No tiene	504,118	---
Trujillo (papel)	Q-1	1	Poza de decantación	2'481,000	---
Chimbote (side)	Q-5	1	-----	5'000,000	---
Chimbote	AI-1	21	No tiene	9'895,582	1,000/45,000
Supe	AI-1	6	No tiene	2'427,273	18,200
Chancay	AI-1	14	No tiene	4'204,911	5,000/45,000
Paramonga (papel)	Q-1	1	Pozo de descontaminación	1'080,000	---
Callao (papel)	Q-1	1	-----	14,400	---
Callao (Fert.)	Q-2	1	-----	1'870,000	---
Callao (Quím.Pacífico)	Q-3	1	-----	933,000	---
Callao (ind. Quím.)	Q-3	1	-----	4,000	---
Callao	Q-16	1	Separadores API y CPI	---	---
Callao del Pacífico					
Cerámica	Q-18	1	-----	6,000	---
Callao (Farm.Quím.)	Q-3	1	-----	---	---
Callao (Ajinomoto)	AI-1	1	-----	1'080,000	---
Callao	AI-1	7	No tiene	11'459,969	2,760/78,800
Tambo de Mora (Ica)	AI-1	13	No tiene	3'166,433	14,000/46,000
Pisco	AI-1	10	No tiene	3'654,419	7,000/46,000
Atico (papel)	AI-1	2	No tiene	---	---
Ilo	AI-1	4	No tiene	2'743,565	1,300/14,000
Ilo (Met.)	Q-5	1	No tiene	3'890,000	---

FUENTE DE DATOS :- Dirección de Saneamiento Ambiental, Ministerio de Salud

- Dirección General Científica y Tecnológica, Ministerio de Pesquería

- Dirección General de Industrias, Ministerio de Industria y Turismo

- Dirección General de Hidrocarburos, Ministerio de Energía y Minas.

TABLA Nº 5 - DESCARGAS INDUSTRIALES INDIRECTAS AL MAR

LOCALIDAD	TIPO	CANTIDAD	CONTAMINANTES PRINCIPALES
TUMBES	Q-15	2	Aserrín, trozos de madera.
CONTRALMIRANTE			
VILLAR	Q-15	1	Aserrín, trozos de madera.
PIURA	Q-3	1	Sustancias Orgánicas e Inorgánicas.
	Q-11	2	Sólidos disueltos y en suspensión.
	AI-6	2	Residuos de semillas oleaginosas, aceite, detergentes.
SULLANA	Q-8	1	Taninos, fibras, tintes, residuos alcalinos, sales de cromo.
	Q-15	3	Aserrín, trozos de madera.
	AI-6	1	Residuos de semillas oleaginosas, detergentes, soda cáustica.
LA LIBERTAD	Q-3	1	Sustancias Orgánicas e Inorgánicas.
	AI-0	5	Materia orgánica proveniente de la elaboración de alimentos.
	AI-5	2	Materia orgánica, residuos de piel o semillas.
	AI-7	1	Mostos, residuos fermentados de cebada, alcoholes.
	AI-10	2	Materia orgánica, pH, químicos, temperatura.
	Q-0	4	Residuos de productos químicos, temperatura.
	Q-1	1	Fibras, sustancias orgánicas en suspensión, temperatura.
	Q-7	1	Acidos, temperatura, colorantes, pH, Químicos, detergentes.
	Q-8	5	Taninos, residuos alcalinos, sales de cromo, fibras, tintes.
	Q-11	4	Sólidos disueltos y en suspensión.
TRUJILLO	Q-10	2	Orgánicos, grasas, detergentes, pH, sulfatos.
PACASMAYO	Q-0	1	Residuos de productos químicos, temperatura.
	Q-11	2	Sólidos disueltos y en suspensión.
CHICLAYO	AI-7	1	Mostos, residuos fermentados de cebada, alcoholes.
	AI-10	2	Materia orgánica, PH, químicos, temperatura.
	Q-0	5	Residuos de productos químicos, temperatura.
	Q-1	2	Fibras, sustancias orgánicas en suspensión, temperatura.
	AI-3	1	Materia orgánica, sodio, calcio, fósforo orgánico y grasas.
	Q-4	1	Residuos organofosforados y organoclorados,
	AI-0	1	Materia orgánica proveniente de la elaboración de alimentos.

LOCALIDAD	TIPO	CANTIDAD	CONTAMINANTES PRINCIPALES
CHEPEN	AI-2	4	Residuos azucareros.
	AI-3	1	Materia orgánica y grasas.
	AI-0	1	Materia orgánica proveniente de la elaboración de alimentos.
CHIMBOTE	Q-6	1	Residuos metálicos, maderas, resinas, pinturas.
	Q-5	1	Sustancias inorgánicas y orgánicas, temperatura.
ANCASH	AI-10	1	Materia orgánica, pH, químicos, temperatura.
CHINCHA	AI-2	3	Residuos azucarados, azucareros.
	AI-5	1	Materia orgánica, residuos de piel o semillas.
	AI-6	1	Residuos de semillas, oleaginosas, detergentes, soda caústica.
	AI-10	1	Materia orgánica, pH, químicos, temperatura.
	Q-11	1	Sólidos disueltos y en suspensión.
	Q-8	1	Taninos, residuos alcalinos, sales de cromo, fibras, tintes.
	Q-0	1	Residuos de productos químicos, temperatura.
CAÑETE	AI-0	1	Materia orgánica proveniente de la elaboración de alimentos.
	AI-6	1	Residuos de semillas oleaginosas, aceite, detergentes.
	AI-10	1	Materia orgánica, pH, químicos, temperatura.
CHANCAY	Q-11	1	Sólidos disueltos y en suspensión.
	AI-0	1	Materia orgánica proveniente de la elaboración de alimentos.
	AI-10	1	Materia orgánica, pH, químicos, temperatura.
BARRANCA	Q-8	1	Residuos alcalinos, sales de cromo, taninos, fibras, tintes.
	AI-10	1	Materia orgánica, pH, químicos, temperatura.
HUAROCHIRI	Q-0	1	Residuos de productos químicos, temperatura.
LIMA	Q-0	30	Residuos de productos químicos, temperatura.
	Q-1	35	Fibras, sustancias orgánicas en suspensión, temperatura.
	Q-3	7	Sustancias orgánicas e inorgánicas, temperatura.
	Q-4	1	Residuos organofosforados y organoclorados.
	Q-7	24	Ácidos, temperatura, colorantes, pH, químicos, detergentes.
	Q-8	26	Taninos, residuos, alcalinos, sales de cromo, fibras y tintes.
	Q-10	1	Orgánicos, grasas, detergentes, pH, sulfato.

LOCALIDAD	TIPO	CANTIDAD	CONTAMINANTES PRINCIPALES
	Q-12	23	Pigmentos, químicos, resinas, temperatura.
	Q-13	1	Químicos, temperatura.
	Q-14	14	Acidos, plomos, breas.
	Q-15	4	Aserrín, trozos de madera.
	Q-17	4	Sodas, grasas y derivados.
	Q-18	19	Cal, tintes.
	AI-0	4	Materia orgánica, proveniente de la elaboración de alimentos.
	AI-4	4	Sustancias orgánicas, alcalinos, temperatura.
	AI-7	10	Mostos, residuos, fermentados de <u>ce</u> bada, alcoholes.
	AI-10	15	Materia orgánica, pH, químicos, <u>tem</u> peratura.
CALLAO	Q-0	16	Residuos de productos químicos, <u>tem</u> peratura.
	Q-1	3	Fibras, sustancias orgánicas en <u>sus</u> pensión, temperatura.
	Q-3	7	Sustancias orgánicas e inorgánicas.
	Q-7	13	Acidos, temperatura, colorantes, pH, químicos.
	Q-8	4	Taninos, residuos alcalinos, sales de cromo, fibras, tintes.
	Q-12	1	Pigmentos, químicos, resinas, <u>tempe</u> ratura.
	Q-14	5	Acidos, plomos, breas.
	Q-18	2	Cal, tintes.
	AI-0	3	Materia orgánica proveniente de la elaboración de alimentos.
	AI-7	3	Mostos, residuos fermentados de <u>ce</u> bada, alcoholes.
	AI-10	2	Materia orgánica, pH, químicos, <u>tem</u> peratura.
RIMAC	Q-7	1	Acidos, temperatura, colorantes, pH, químicos.
	Q-8	3	Taninos, residuos alcalinos, sales de cromo, fibras, tintes.
	Q-10	1	Orgánicos, grasas, detergentes, pH, sulfato.
	Q-14	1	Acidos, plomos, breas.
	Q-17	1	Soda, grasas y derivados.
	AI-4	1	Sustancias orgánicas, alcalinas, temperatura.
	AI-7	2	Mostos, residuos fermentados de <u>ce</u> bada, alcoholes.
ATE	Q-0	1	Residuos de productos químicos, <u>tem</u> peratura.
	Q-3	1	Sustancias orgánicas e inorgánicas.
	Q-7	7	Acidos, temperatura, colorante, pH, químicos.
	Q-8	1	Taninos, residuos, alcalinos, sales de cromo, fibras, tintes.

LOCALIDAD	TIPO	CANTIDAD	CONTAMINANTES PRINCIPALES
	Q-14	2	Acidos, plomo, breas.
	Q-18	8	Cal, tintes.
	AI-4	1	Sustancias orgánicas, alcalinas, temperatura.
	AI-10	3	Materia orgánica, pH, químicos, temperatura.
LURIGANCHO	Q-3	2	Sustancias orgánicas e inorgánicas.
	Q-7	1	Acidos, temperaturas, colorantes, pH, químicos, detergentes.
	Q-12	1	Pigmentos, químicos, residuos, temperatura.
	Q-14	1	Acido, plomo, breas.
	AI-7	1	Mostos, residuos, fermentados de <u>ce</u> bada, alcoholes.
	AI-10	1	Materia orgánica, pH, químicos, <u>tem</u> peratura.
ICA	AI-5	1	Materia organica, residuos de piel o semilla.
	AI-6	1	Residuos de semillas oleaginosas, aceite, detergentes, soda cáustica.
	AI-10	3	Materia orgánica, pH, químicos, <u>tem</u> peratura.
	Q-7	1	Acidos, temperatura, colorantes, pH, químicos.
PISCO	AI-0	1	Materia orgánica proveniente de la elaboración de alimentos.
	AI-6	1	Residuos de semillas oleaginosas, aceites, detergentes.
	Q-13	1	Químicos, temperatura.
MOQUEGUA	Q-0	2	Residuos de productos químicos, <u>tem</u> peratura.
	Q-0	12	Residuos de productos químicos, <u>tem</u> peratura.
	Q-1	2	Fibras, sustancias organicas en <u>sus</u> pensión, temperatura.
	Q-3	1	Sustancias orgánicas e inorgánicas.
	Q-5	1	Sustancias inorgánicas, orgánicas, temperatura.
	Q-7	5	Acido, temperaturas, colorantes, pH, químicos.
	Q-8	9	Taninos, residuos alcalinos, sales de cromo, fibras, tintes.
	Q-11	4	Solidos disueltos y en suspensión.
	Q-13	4	Químicos, temperaturas.
	AI-0	6	Materia orgánica proveniente de la elaboracion de alimentos.
	AI-3	7	Materia organica, grasas, orgánicas.
	AI-0	6	Materia orgánica proveniente de la elaboración de alimentos.
	AI-3	7	Materia orgánica, grasas, organicas.
	AI-7	1	Mostos, residuos fermentados de <u>ce</u> bada, alcoholes.

LOCALIDAD	TIPO	CANTIDAD	CONTAMINANTES PRINCIPALES
TACNA	AI-10	5	Materia orgánica, pH, temperatura, químicos.
	AI-0	1	Materia orgánica proveniente de la elaboración de alimentos.
	AI-10	2	Materia orgánica, pH, químicos, temperatura.
	AI-13	1	Químicos, temperatura.

FUENTE DE DATOS : - Dirección de Saneamiento Ambiental, Ministerio de Salud.
- Dirección General de Industrias, Ministerio de Industria y Turismo.
- Dirección General Científica y Tecnológica, Ministerio de Pesquería.

TABLA Nº 6 - INDUSTRIAS PESQUERAS QUE DESCARGAN DIRECTAMENTE AL MAR

Localidad	AI	Harina	Conservas	Congelado	Otros	Total
Zorritos - C. Cruz	AI-1			3		3
Talara	AI-1			2	2	4
Paita	AI-1		3	6	1	10
Piura	AI-1			2		2
Chimbote	AI-1	7	15	1		23
Pto. Chicama	AI-1	1	1			2
Casma, Pto.	AI-1		1			1
Huarmey - Culebras	AI-1	2				2
Supe - Vidal	AI-1	8				8
Vagueta - Huacho	AI-1	1	1			2
Chancay	AI-1	3	2			5
Callao - Lima	AI-1	4	16	4	3	27
Pucusana	AI-1				1	1
Tambo de Mora	AI-1	4				4
Pisco	AI-1	4	3	1	1	9
Atico	AI-1	1				1
Mollendo	AI-1	2	5			7
Ilo	AI-1	4	2			6
Tacna	AI-1		1			1
TOTAL :	AI-1	41	50	19	8	118

FUENTE DE DATOS : Dirección General Científica y Tecnológica, Ministerio de Pesquería.

Otros : Refrigerado, seco salado, salazón y embutidos.

TABLA No 7 - DESCARGAS INDUSTRIALES MINERAS DIRECTAS AL MAR

LOCALIDAD	INDUSTRIA TIPO	No	TRATAMIENTO	VOLUMEN EFLUENTES (m ³ /año)
Marcnona			Laguna Bioxidación	47'808,000

TABLA No 8 - DESCARGAS INDUSTRIALES MINERAS INDIRECTAS AL MAR

CUENCAS	CON TRATAMIENTO	SIN TRATAMIENTO	NUMERO DE DESCARGAS	VOLUMEN TOTAL DE DESCARGA (m ³ /año)
MOCHE	X	-	1	1'882,000
SANTA	X	-		1'684,000
PATIVILCA	X	-	1	216,000
RIMAC	X	-	10	25'635,000
LOCUMBA	-	X	2	93'312,000
				<hr/> 122'729,000

FUENTE DE DATOS : - Dirección de Saneamiento Ambiental, Ministerio de Salud.
 - Dirección General de Minería, Ministerio de Energía y Minas.

TABLA 9 - PESTICIDAS AGRICOLAS IMPORTADOS

TIPO/AÑO	1973 (kg/Lt)	1976 (kg/Lt)	1977 (kg/Lt)
1.- INSECTICIDAS	11'282,481	11'569,291	11'821,198
HIDROCARBUROS CLORADOS	7'269,704	7'924,934	8'596,733
Acaricida		874,873	274,026
D.D.T.	322,056	27,767	
D.H.C.	1'586,720	1'048,771	888,047
Endrín	41,711	84,300	
Aldrín	3'855,546	3'337,200	5'958,207
No clasificados	1'463,653	2'552,023	1'476,093
ORGANO FOSFORADO	1'039,924	2'265,902	2'176,063
Malathion	55,701	59,282	35,994
Parathion	781,126	702,645	525,839
Azinphos methyl	17,145	163,000	145,294
No clasificados	185,952	1'340,975	397,848
CARBAMATOS	457,073	1'378,455	1'056,972
Dinitro-derivados			
Aceite agricola	753,305	83,403	
Arseniato (Pb-Ca)	1'355,344	1'072,124	418,751
No clasificados	407,131	222,928	619,651
2.- FUNGICIDAS	3'121,207	2'666,129	3'239,272
Azufre y Sulfurados	2'264,266	2'176,137	2'552,804
Carbamatos	517,357	319,539	464,522
Mercuriales			
Cúpricos	224,606	62,883	53,600
Clorados	22,861	28,872	2,814
Diazosulfonatos		3,000	
Organo-arseniocal	92,117	62,498	155,432
No clasificados		3,200	
3.- NEMATICIDAS	1,869	21,700	151,669
Organo - Forforado		15,000	
Hidrocarburos clorados			21,900
No clasificados		6,700	129,769
4.- RODENTICIDAS	5,659	650	400
Cumarinas	3,951	650	
Cianogas	743		
No clasificados	1,325		400
5.- HERBICIDAS	815,715	564,646	928,283
Hormonales	287,762	44,273	37,750
de base urca	91,997	23,000	8,000
Triasinas	34,380	64,092	24,885

Acidos Alifáticos			
Dipiridilos		28,200	68,930
Carbamatos	81,947	157,360	380,657
Fenoles		138,175	127,036
Acido Benzóico y Fenil acético		35,345	65,628
Uracilos			
No clasificados	349,629	74,021	215,397
5.- PRODUCTOS AUXILIARES	165,392	8'327,594	115,831
Defoliantes	34,083	40,500	39,985
Fumigantes	6,724	27,751	783
Desinfectantes (mercurio)	26,200		
Adherentes	73,725	15,530	53,153
Otros	24,600	8'243,812	337,997
TOTAL :	15'422,323	23'150,010	16'256,653

FUENTE DE DATOS : -Dirección de Producción Agrícola, Ministerio de Alimentación y Agricultura.

TABLA N° 10 -- VARIACION DE LA PRODUCCION NACIONAL DE PETROLEO CRUDO POR ZONAS Y TOTAL

1974 - 1975

ZONA	1975		1974		VARIACION	
	BARRILES	%	BARRILES	%	BARRILES	%
COSTA	12'851,116	48.88	13'306,736	47.28	(455,620)	(3.42)
ZOCALO CONTINENTAL	10'499,084	39.74	13'936,070	49.52	(3'486,986)	(25.02)
ORIENTE	2'993,473	11.38	899,034	3.20	2'094,439	232.97
TOTAL :	26'293,673	100.00	28'141,840	100.00	(1'848,167)	(6.57)

FUENTE DE DATOS : - Dirección General de Hidrocarburos, Ministerio de Energía y Minas.

TABLA Nº 11 - PRODUCCION DE PETROLEO CRUDO Y CAPACIDAD DE REFINACION EN LA COSTA PERUANA EN 1976

Area	Lugares de Perforación	Nº de Pozos Activos	Producción en Barriles	Refinerías	Producción en Barriles	Terminal de Carga y Descarga
Nor-oeste tierra	Talara y alrededores	2,107	11'047,468			
Mar - oeste mar	Plataformas en el Zócalo Continental	332	11'081,665			
Total :			22'129,133			
Talara (Piura)				Talara 1	5,000	
La Pampilla (Callao)				1	35,000	
Capacidad Máxima					75,000	
Total :					100,000	De petróleo
Talara, Cabo Blanco, Negritos y Pampilla						Crudo
Pimentel, Eten, Salaverry, Chimbote, Supe, Callao, Ilo, Pisco y Mollendo						De productos como (gasolina y derivados).
Bayóvar						

FUENTE DE DATOS : - Dirección General de Hidrocarburos, Ministerio de Energía y Minas.

LEY No. 14084

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA;

Ha dado la ley siguiente:

Ley de Contaminación: Artículo 19.- Los establecimientos tales como las plantas de productos químicos o que manufacturan harina de pescado en general, todas las fábricas, talleres, así como cualquier actividad que por sus características a la naturaleza de sus operaciones, ya estas sean o no de orden fabril, contaminen la atmósfera, playas, desagües, ríos, lagos, propiedad privada o públicas, etc. con daño a la salud, comodidad de la población o detrimento ecológico de un área dada, o de un recurso natural específico, estarán sujetas a las disposiciones de control que establezca la presente Ley y su Reglamento en orden a evitar los efectos nocivos del caso.

Control contaminantes atmosféricos

Para trabajar el dictamen favorable. Comisión técnica Artículo 22.- Las personas naturales o jurídicas que se propongan instalar un establecimiento industrial que esté comprendido en los alcances del artículo 160º de la Ley No. 13270, y en el Artículo 83º de su Reglamento, deberán obtener el dictamen favorable de la Comisión Técnica a la que se refiere el artículo siguiente.

Tratándose de las fábricas que manufacturen pescado se seguirán además los trámites que señalan los Decretos Supremos No. 9, de 9 de octubre de 1959, y 18, de 16 de diciembre de 1960 y Resolución Suprema No. 240, de 14 de junio de 1961, así como los que determine el Reglamento de esta Ley.

Si el establecimiento tuviera que ser instalado en un lugar del litoral o de frontera, se requerirá además, el informe del Ministerio de Marina o de Guerra, según el caso, en relación con los intereses de la Defensa Nacional.

Comisión Técnica para el control de emanaciones y los residuos nocivos

Artículo 32.- La comisión creada por Resolución Ministerial No. 156, de 20 de febrero de 1961, ratificada por Decreto Supremo No. 7, de 6 de marzo de 1961, para el estudio de los problemas de los malos olores producidos por las fábricas de harina de pescado, ten -

drá carácter permanente y nacional y, en adelante, se denominará "Comisión Técnica para el Control de Emanaciones y Residuos Nocivos", con las funciones que dichos Decretos señalan y además, con las siguientes atribuciones:

- Informe expedientes: a).- Informar en los expedientes de inscripción de establecimientos en el Padrón Industrial;
- Límites aceptables: b).- Determinar la presencia de emanaciones y residuos nocivos actuales o potenciales, señalando los límites aceptables para la defensa de la vida, salud y comodidad de la población, así como la integridad de la propiedad privada o pública;
- Proyecto equipos: c).- Informar en los proyectos que presenten los interesados para la construcción o instalación de equipos indispensables para reducir la contaminación a niveles permisibles;
- Control contaminación: d).- Proponer al Gobierno las medidas que sean convenientes para el control de la contaminación de la atmósfera, desagües, playas, ríos, fuentes de agua, etc.
- El Ministerio de Fomento y Obras Públicas, para casos específicos, podrá integrar la Comisión Técnica con el personal que estime necesario, igualmente los demás Ministerios podrán destacar el personal del caso a solicitud de la Comisión; y,
- Asesoría Técnica: e).- Prestar asesoría técnica a los interesados que la soliciten para la mejor solución de los problemas derivados de emanaciones o residuos nocivos.

Organismos: Artículo 4º.- El poder ejecutivo pondrá a disposición de la Comisión de organismos o servicios públicos que estime conveniente para el mejor cumplimiento de sus objetivos.

Presupuestos: Artículo 5º.- Cuando se trate de un trabajo específico que debe ser realizado por la Comisión y origine gastos especiales, se establecerá el presupuesto del caso, cuyo monto será cubierto proporcionalmente por las industrias que hayan originado el trabajo referido.

Multas y sanciones: Artículo 6º.- La Dirección de Industrias y Electricidad en los casos de incumplimiento de las obligaciones que señala la presente Ley, aplicará las multas y sanciones que es tablecen los artículo 337º y 338º del Reglamento de la Ley No. 13270.

De la Resolución Directoral hay lugar a apelación ante el Ministerio de Fomento y Obras Públicas, previa consignación de la multa respectiva. El plazo para la apelación será de diez días, a partir de la comunicacion de la Resolución. Contra la Resolución Ministerial que resuelva la apelación no procede recurso alguno.

Empresas multadas no Artículo 7º.- Las aduanas de la República tendrán visación de no visarán ninguna licencia de exportación licencias presentada por las empresas multadas hasta que acrediten haber empozado su importe. La Dirección de Industrias y Electricidad y el Ministerio de Hacienda y Comercio, no tramitarán ni autorizarán respectivamente, ningún expediente de Liberación de derechos a la importación de empresas que se encuentran en las mismas condiciones.

Iguales disposiciones se aplicarán para las empresas que no cumplan oportunamente con lo señalado en el artículo anterior.

Cuenta especial: Artículo 8º.- El importe de los fondos a que se contrae el artículo 5º será depositado en la cuenta: "Dirección de Industrias y Electricidad, Comisión Técnica para el Control de Embarcaciones y Residuos Nocivos", que se abirá en la Caja de Depósitos y Consignaciones destinadas a incrementar los fondos para los servicios de la Comisión Técnica.

Artículo 9º.- Consignese en el Presupuesto General de la República las sumas necesarias para el mejor cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 10º.- El Poder Ejecutivo reglamentará esta Ley dentro del plazo de noventa días, a partir de su promulgación.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su promulgación.

Casa de Congreso en Lima, a los veintiocho días del mes de mayo de mil novecientos sesenta y dos.

(Fdo.) Presidente del Senado; (Fdo.) Presidente de la Cámara de Diputados; (Fdo.) Senador Secretario; (Fdo.) Diputado Pro-Secretario

Bibliotecario.

Por tanto:

Mando se publique y se cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima a los ocho días del mes de ju
nio de mil novecientos sesenta y dos.

(Fdo.) Manuel Prado, Presidente de la República

(Fdo.) Jorge Grieve, Ministro de Fomento y Obras Públicas.

DISPOSICIONES PARA PREVENIR LA CONTAMINACION DE LAS COSTAS
Y AGUAS DEL LITORAL NACIONAL POR HIDROCARBUROS

Decreto Supremo No. 015-68/MA

2 de Agosto de 1968

CONSIDERANDO:

Que es necesario dictar las medidas convenientes para prevenir la contaminación de las costas del litoral nacional por hidrocarburos ó mezclas de hidrocarburos con el fin de mantener las costas y playas limpias pudiendo así ser estas utilizadas con fines turísticos y de recreo;

Que la contaminación de los puertos es particularmente peligrosa por su concentración en determinadas áreas cerradas;

Que las medidas de previsión para evitar la contaminación del agua de mar por hidrocarburos ó mezclas de hidrocarburos son particularmente importantes para los barcos petroleros que descargan regularmente al mar grandes cantidades de hidrocarburos persistentes en el curso del lavado de sus tanques eliminan sus aguas de lastre contaminadas, así como también son importantes para los buques de carga que emplean habitualmente sus tanques de combustible para cargar lastre de agua;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

- 1.- Los buques, barcos ó embarcaciones inscritas en el Registro Nacional, de cualquier tipo, quedan obligados a cumplir las siguientes disposiciones:
- a)- Queda prohibido a los buques petroleros peruanos de más de 150 TRG la descarga al mar, a menos de 50 millas de la costa, el contenido de sus tanques de lastre o los residuos de la limpieza de los mismos cuando tengan hidrocarburos persistentes, entendiéndose como tales, el petróleo crudo, el fuel oil, el diesel oil pesado y los aceites lubricantes.
 - b)- Queda prohibido a los buques petroleros peruanos de más de 500 TRG la descarga al mar, a menos de 50 millas de la costa, de los residuos de la limpieza de los tanques de combustible ó el agua de lastre en el caso de que dichos tanques se usen alternativamente para combustibles y lastre.
 - c)- Queda prohibido a los buques petroleros peruanos de menos de 150 TRG la descarga al mar, a menos de 15 millas de la costa, del contenido de sus tanques de lastre ó los residuos de la limpieza de los mismos cuando tengan hidrocar-

- d)- Queda prohibido a los buques peruanos de menos de 500 TRG la descarga al mar, a menos de 15 millas de la costa de los residuos de la limpieza de los tanques de combustible o el agua de lastre en el caso de que dichos tanques se usen alternativamente para combustible y lastre.
- e)- Queda prohibido a los buques indicados la descarga al mar a menos de 10 millas de la costa, del contenido de sus tanques de lastre ó residuos de la limpieza de los mismos cuando tengan hidrocarburos no persistentes, entendiéndose por tales, el diesel oil liviano, el gas oil, el kerosene y las gasolinás.
- f)- Queda prohibido a los buques y embarcaciones peruanas, cualquiera sea su tipo y tamaño, la descarga al mar o menos de 5 millas de la tierra más próxima, de las sentinas que no tengan otros hidrocarburos que aceite lubricante filtrado ó escurrido de los compartimientos de máquinas.
- g)- Queda prohibido a los buques peruanos la descarga a menos de 10 millas de la costa, de los residuos procedentes de la purificación o clarificación del fuel oil ó aceites lubricantes, así como la descarga del agua de los tanques de combustible ó de lastre, a menos que hayan sido tratados por un separador debidamente homologado por el Servicio Industrial de la Marina, conservando el residuo de petróleo para su posterior aprovechamiento a bordo ó descarga fuera de la zona prohibida.
- h)- Sin embargo, si las naves indicadas en los incisos anteriores, operan con el sistema "Load-on-Top", se les permitirá descargar sus aguas de lastre ó aguas de limpieza de los tanques que contengan sólo pequeñas cantidades de petróleo disperso, siempre y cuando tal descarga se efectúe a una distancia no menor de 5 millas de la costa más cercana y que el buque esté en movimiento.

2.- Las descargas ilegales de hidrocarburos ó mezclas de hidrocarburos (toda mezcla que contenga 100 ó más partes de hidrocarburos por cada 1'000,000 de partes de la mezcla) ó achiques de sentinas que contravengan las disposiciones precedentes, serán sancionados con multas de (20) a (50) soles por tonelada de registro neto del buque ó embarcación concurriendo para esta calificación todas las circunstancias del hecho, sin perjuicio de la acción judicial a que dé lugar.

Las multas serán a beneficio fiscal, depositadas en el Banco de la Nación y serán impuestas por las Capitanías de Puerto ó Autoridad Portuaria respectiva, según corresponda.

3.- La disposición precedente podrá no ser de aplicación en los siguientes casos:

- a)- A la descarga de hidrocarburos ó mezclas de hidrocarburos efectuada por un buque para asegurar su propia seguridad ó la de otros buques; para evitar daños al buque ó a la carga ó para salvar vidas humanas en el mar.
- b)- Al escape de hidrocarburos ó mezclas de hidrocarburos de una avería ó pérdida imposible de evitar, si se han adoptado las precauciones razonables después de ocurrir la avería ó descubrir la pérdida para impedir ó reducir tal escape.

En cada uno de los casos mencionados, la Autoridad competente investigará los hechos, a cuyo fallo deberán someterse los buques peruanos y extranjeros.

4.- Los buques extranjeros están obligados a cumplir las disposiciones para prevenir la contaminación del agua de mar por hidrocarburos y sujetos a las mismas sanciones en casos de infracción.

5.- Los buques de Registro Nacional, petroleros y los que usen hidrocarburos como combustible, llevarán a bordo un LIBRO DE REGISTRO DE HIDROCARBUROS en el que deben asentarse las siguientes operaciones:

- a)- Lastrado y descarga de aguas de lastre de los tanques de carga de los buques petroleros.
- b)- Limpieza de los tanques de carga de los buques petroleros.
- c)- Sedimentación de los tanques de decantación (Slop Tanks) y descarga del agua de los buques petroleros.
- d)- Descarga por los buques petroleros de los residuos de hidrocarburos de los tanques de decantación y de otro origen.
- e)- Lastrado ó limpieza durante la travesía de los tanques de combustible de los buques que no sean petroleros.
- f)- Descarga por los buques que no fueran petroleros de residuos de hidrocarburos de los tanques de combustible y de otro origen.
- g)- Descarga o escape accidental ó excepcional de hidrocarburos de los buques petroleros o no petroleros.
- h)- Descarga si por circunstancias particulares hacen desaconsejable o imposible la conservación a bordo de mezclas de hidrocarburos.

En este caso se deberá indicar las causas.

- i)- Descargas efectuadas para asegurar la propia seguridad del buque o la de otro buque, para evitar daños al buque o a la carga, o para salvar vidas humanas. En este caso se deberán indicar las circunstancias que obligaron al hecho.

Cada una de las operaciones mencionadas serán registradas en el LIBRO DE REGISTRO DE HIDROCARBUROS en forma que queden asentados los aspectos relativos a la operación. Cada página será firmada por el Oficial responsable y el Capitán.

6.- El LIBRO DE REGISTRO DE HIDROCARBUROS será conservado a bordo y podrá ser inspeccionado por las Autoridades Marítimas en cualquier circunstancia. El libro deberá permanecer disponible por un período de dos años a contar del último asiento.

7.- El LIBRO DE REGISTRO DE HIDROCARBUROS entrará en vigencia a partir del 1º de enero de 1969 y su formato deberá corresponder a los modelos indicados (1) para buques petroleros y (2) para buques no petroleros, que serán proporcionados a solicitud por la Dirección General de Marina Mercante.

8.- La Dirección General de Capitanías hará conocer a todos los Armadores de buques, barcos y embarcaciones las disposiciones contenidas en el presente Decreto y su vigencia desde la fecha de su promulgación.

9.- El presente Decreto será refrendado por los Ministros de Relaciones Exteriores, de Hacienda y Comercio y de Marina.

Regístrese y comuníquese como Documento Oficial Público.

Para la aplicación de este D.S., la Dirección General de Marina Mercante (OF. G.1000-207 de 25.11.68) distribuyó un juego de formatos correspondiente al "Registro de Hidrocarburos" para "Buques Petroleros", "Buques no Petroleros" y "Toda clase de buques".

DECRETO LEY No. 22858

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,

POR CUANTO:

El Gobierno Revolucionario ha dado el Decreto Ley siguiente:

EL GOBIERNO REVOLUCIONARIO

CONSIDERANDO:

Que con fecha 2 de noviembre de 1973 fueron adoptados por la Conferencia Internacional sobre Contaminación del Mar, convocada por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), el Protocolo I "Disposiciones para Formular los Informes sobre Sucesos relacionados con Sustancias Perjudiciales" y el Protocolo II "Arbitraje" integrantes del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 1973), adoptado por la misma Conferencia.

Que los citados Protocolos constituyen la parte procedimental del Convenio MARPOL 1973 y que su adopción coadyuvará al logro de los objetivos principales del indicado Instrumento.

Que es conveniente a los intereses nacionales la aprobación de dichos Protocolos; en uso de las facultades de que está investido; y, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, ha dado el Decreto Ley siguiente:

Artículo Unico:

Apruébase los Protocolos del "Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques" MARPOL 1973, adoptados por la Conferencia Internacional sobre Contaminación del Mar, convocada por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), con fecha 2 de noviembre de 1973, y que a continuación se detallan:

Protocolo 1º.- "Disposiciones para Formular los Informes sobre sucesos relacionados con Sustancias Perjudiciales".

Protocolo 2º.- "Arbitraje".

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los quince días del mes de enero de mil novecientos ochenta.

General de División EP
FRANCISCO MORALES BERMUDEZ C.
Presidente de la República

RESOLUCION MINISTERIALNo. 648-80-PE

Lima, 23 de setiembre de 1980

CONSIDERANDO:

Que por Resolución Ministerial No. 644-80-PE, de 19 de setiembre de 1980, se ha dispuesto la incautación de las especies hidrobiológicas y productos obtenidos por las embarcaciones arrastrero-factorías a que se refiere dicha Resolución, como consecuencia de la pesca ilícita que han realizado.

Que es conveniente precisar los efectos contaminantes de los desperdicios que hubieran arrojado al mar tales embarcaciones, después de las labores de transformación realizadas en las especies capturadas; así como otros efectos que pudieran derivarse de la actividad de tales barcos arrastrero-factorías.

Que, con tal propósito, es necesario encargar al Instituto del Mar del Perú - IMARPE que, como organismo no técnico competente, en coordinación con la Dirección General de Extracción y la Dirección General de Transformación del Ministerio de Pesquería realice los estudios técnicos pertinentes a que hubiere lugar.

Con lo opinado por la Dirección Superior;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Encargar al Instituto del Mar del Perú - IMARPE que a partir de la fecha de esta Resolución y con la colaboración de la Dirección General de Extracción y la Dirección General de Transformación del Ministerio de Pesquería, estudie los efectos contaminantes, que pudieran derivarse del arrojado de desperdicios al mar como consecuencia de las operaciones de pesca ilícita realizada por las embarcaciones arrastrero-factorías "Cernello", "Apus", "Aries", "Crater", "Virgo", "Auriga", "Mercury", "Júpiter", "Langosta", "Homar y "Foka", operados por Pesquera Orión S.A., Sur Pacífico Empresa Pesquera, Bahía S.A., Fábrica de Conservas, Industrial Pesquera Piscis S.A., Conservera San Andrés S.A. y Mochica S.A., a que se refiere la Resolución Ministerial No. 644-80-PE, de 19 setiembre de 1980.

El Instituto del Mar del Perú - IMARPE determinará, además otros efectos que pudieran derivarse de la pesca de arrastre que realizan tales embarcaciones, teniendo en cuenta su modalidad operativa y el equipamiento de que disponen para la actividad pesquera.

Artículo 2º.- Las entidades públicas y privadas, de conformidad con lo prescrito en el artículo 10º del Decreto Ley No. 18204,

quedan obligadas a prestar al Instituto del Mar del Perú - IMARPE todas las facilidades e informaciones que requiera para el cumplimiento de este encargo.

Regístrese y Comuníquese

René Deústua, Ministro de Pesquería

Es copia fiel del Original.

PROTOCOLO PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR
BUQUES ES APROBADO

DECRETO LEY No. 22954

CONSIDERANDO:

Que por D.L. 22703 se aprobó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, (MARPOL 1973) a fin de proteger el medio marino;

Que con fecha 17 de febrero de 1978 se suscribió el Protocolo relativo a introducir modificaciones, así como de incrementar las medidas preventivas al Protocolo original;

Que en consecuencia, el Protocolo (MARPOL 1978) es complementario, debiendo ser leído e interpretado como un solo documento con el Convenio MARPOL 1973;

Que es conveniente a los intereses nacionales la aprobación de dicho Protocolo modificatorio;

En uso de las facultades de que está investido; y

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

Ha dado el Decreto Ley siguiente:

Art. Apruébase el "Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques 1973" (Protocolo MARPOL 1978), suscrito en la ciudad de Londres el 17 de febrero de 1978.

Por tanto mando se publique y cumpla

Lima, 26 de marzo 1980

Gral. de División EP Fco. Morales Bermúdez C.

Gral. de División EP Pedro Richter Prada

Tnte. Gral. FAP Luis Arias Grazziani

Vicealmirante AP Juan Egusquiza B.

Embajador Arturo García y G.

RESOLUCION MINISTERIAL No.DC-1027

14 de junio de 1960.- Visto que la contaminación de las aguas del mar en la Bahía del Callao como consecuencia entre otras causas, del arrojado indiscriminado de materia orgánica proveniente de las embarcaciones dedicadas a la pesca de anchoveta, ocasiona enormes daños a las instalaciones portuarias buques y embarcaciones en general, originando asimismo, emanaciones perjudiciales para la salud.- Que posea a la disposición dictada por la Dirección General de Capitanías y Marina Mercante, en la que señalaba que la descarga de gran cantidad de desperdicios de la anchoveta proveniente de los absorbentes se mantengan en las embarcaciones para ser retirados en camiones cisternas o arrojados a tres millas por lo menos al norte del rompeolas Norte han continuado algunas embarcaciones arrojando dicha materia orgánica dentro de la Rada Interior y zonas aledañas a ésta a pesar de las sanciones impuestas por la Capitanía de puerto del Callao. - Que es deber de las Autoridades competentes dar solución a este gravísimo problema que irroga cuantiosas pérdidas al Estado como a particulares y en este sentido debe hacerse cumplir rigurosamente la disposición que oportunamente fue expedida por la Dirección General de Capitanías y Marina Mercante, sancionándose severamente las infracciones a la misma. - Se resuelve. - 1º La Dirección General de Capitanías y Marina Mercante impondrá a los propietarios de las embarcaciones que violen estas disposiciones multas que oscilarán entre 10 y 30 mil soles oro. Iguales multas se impondrá a los propietarios de los absorbentes que infrinjan estas disposiciones; - Regístrese y Comuníquese como Documento Oficial Público (D.O.P.). Fdo. Guillermo Tirado.

REGLAMENTO DE LOS TITULOS I, II Y III DEL DECRETO LEY No. 17752
"LEY GENERAL DE AGUAS" Y SU COMPLEMENTO DEL TITULO III.

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º.- El uso de las aguas será otorgado en forma justificada y racional, en armonía con el interés social y el desarrollo del país.

Se entiende por interés social, la prelación del beneficio colectivo sobre el particular, y el de la Nación sobre cualquier otro.

Artículo 14º.- El Ministerio de Salud, a través de la Dirección de Saneamiento Ambiental, en lo que respecta a la preservación de los recursos hídricos, deberá:

- a) Ejecutar los estudios de investigación necesarios para tal fin.
- b) Hacer cumplir este Reglamento en los que sea de su competencia y los Reglamentos que el Ministerio de Salud expida, o las disposiciones pertinentes que se dicten y que tengan como finalidad primordial evitar o poner fin a la contaminación de los recursos hídricos.
- c) Realizar programas de carácter educativo en coordinación con otros sectores públicos o privados y prestar asesoramiento técnico que tienda a la formación de conciencia pública sobre la necesidad de preservar las aguas.

DE LA PRESERVACION

Artículo 56º.- La aplicación de lo contenido en el presente Reglamento, contemplará a todas las aguas consideradas en los incisos (a) (b) (d) (e) (f) (g) (j) y (n) del art. 4º de la Ley General de Aduanas.

Artículo 57º.- Ningún vertimiento de residuos sólidos, líquidos o gaseosos, podrá ser efectuado en las aguas marítimas o terrestres del país, sin la previa aprobación de la Autoridad Sanitaria.

Artículo 58º.- Todo proyecto de vertimiento de desagües domésticos, industriales, de poblaciones u otros deberá ser aprobado por la Autoridad Sanitaria, previa a cualquier trámite de aprobación, licencia o construcción.

Artículo 599.- En concordancia con lo dispuesto por el Art. 549 de la Ley, el Ministerio de Energía y Minas, previo a la autorización para la instalación de plantas concentradoras de minerales o canchas para relaves, solicitará el informe de la Autoridad Sanitaria.

Artículo 609.- El Ministerio de Vivienda, las Comisiones Calificadoras de Urbanizaciones y Sub División de Tierras, o cualquier otra entidad del Estado, no podrán autorizar el vertimiento de desagües domésticos e industriales a las aguas terrestres o marítimas del país, sin antes obtener la aprobación de la Autoridad Sanitaria.

Artículo 619.- Todo vertimiento de residuos a las aguas marítimas o terrestres del país, deberá efectuarse previo tratamiento, lanzamiento submarino o alojamiento adecuado, de acuerdo a lo dispuesto por la Autoridad Sanitaria y contando previamente con la licencia respectiva.

Artículo 629.- Todo local industrial que se encuentre ubicado frente a la zona costera, está obligado a mantener en perfecto estado de higiene, la zona de playa que corresponde al frente que ocupa, estando absolutamente prohibido que allí arrojen aceites, desperdicios, restos de materia prima o cualquier otro material putrescible.

Artículo 639.- Está completamente prohibido que las embarcaciones de cualquier tipo, especialmente las bolicheras, laven sus bodegas y compartimientos de carga dentro de la zona del anclaje o junto a los muelles donde acoderán, debiendo efectuarse tal limpieza, alejados de la costa a fin de no continuar las playas con restos de materia prima altamente putrescible.

DE LA AUTORIDAD SANITARIA Y SUS ATRIBUCIONES

Artículo 689.- Para los efectos de la aplicación del presente Reglamento, se denomina Autoridad Sanitaria, a la Dirección de Saneamiento Ambiental del Ministerio de Salud, quién desempeñará sus funciones a través del organismo técnico ejecutivo correspondiente y que tendrá las atribuciones que se indican en los Artículos siguientes:

Artículo 699.- Vigilar el estricto cumplimiento de las disposiciones generales referentes a cualquier vertimiento de residuos sólidos, líquidos o gaseosos que pueden contaminar o poluir las aguas del país.

Artículo 709.- Llevar un registro oficial de los vertimientos de residuos a las aguas marítimas o terrestres del país.

Artículo 729.- Practicar las visitas de inspección ocular correspondientes, previo el informe relativo al vertimiento de los residuos a las aguas terrestres o marítimas; o inspección periódica para comprobar el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias vigentes.

Artículo 74º.- Verificar la calidad de los residuos materiales del vertimiento a las aguas terrestres o marítimas, para lo cual se efectuarán las tomas de muestras para su análisis correspondiente.

Artículo 76º.- Coordinar y aprobar los planes y proyectos en materia de preservación del recurso agua.

Artículo 77º.- Aprobar los proyectos de las instalaciones de tratamiento de desagües y residuos industriales y como tal la autorización del lanzamiento de los desechos en las aguas terrestres y marítimas del país.

Artículo 78º.- Calificar los cursos del país y tramos de ellos; asimismo, calificar las zonas costeras de acuerdo al uso al que se les habrá de destinar. La Autoridad Sanitaria tendrá la obligación de revisar periódicamente esta clasificación, a fin de adecuarla a las necesidades del país.

Artículo 79º.- Efectuar el estudio y la recopilación de todos los datos necesarios, para la calificación a que se refiere el Artículo anterior.

Artículo 80º.- Revisar y estudiar los actuales vertimientos de residuos a los cursos de agua o a las zonas costeras, a fin de disponer la modificación, reestructuración o acondicionamiento de las obras e instalaciones existentes, pudiendo restringir o prohibir el vertimiento de los desechos si el caso así lo requiere.

DE LA CLASIFICACION DE LOS CURSOS DE AGUAS Y DE LAS ZONAS COSTERAS DEL PAIS

Artículo 81º.- Para los efectos de la aplicación del presente Reglamento, los cursos de agua del país quedan clasificados de la siguiente manera:

CLASE 1

Comprende los cursos de agua o tramos de ellos, que por las características físicas, químicas y bacteriológicas, podrán ser utilizados para fines de agua potable mediante desinfección y libremente para usos agrícolas, piscicultura y recreación. Esta clase de cursos de agua o tramos de ellos, solo podrán recibir descargas con o sin tratamiento, que no alteren en la zona de vertimiento las características naturales, inclusive su temperatura normal.

Para el efecto se consideran las siguientes características:

Denominación	Grado
1.- Color	Ausente
2.- Sólidos flotantes	"
3.- Aceites y grasas	"
4.- Foneles	menor de 0.001 mg/lt

- 5.- Sustancias tóxicas o potencialmente tóxicas: en cantidades no mayores a las indicadas:

Plomo	0.10	mg/lt
Fluor	1.50	"
Arsénico	0.20	"
Selenio	0.05	"
Cromo exavalente	0.05	"
Cianuro	0.01	"
Bario	0.10	"
Cadmio	0.01	"
Plata	0.05	"
Fierro	0.30	"
Manganeso	0.10	"
Cobre	1.00	"
Zinc	5.00	"

- 6.- Número más probable de bacilos coli (NMP): menor de 500/100 ml.
 7.- Demanda bioquímica de oxígeno (BOD) a 5 días y 20°C en cualquier día: menor de 1 mg/lt.
 8.- Oxígeno disuelto en cualquier muestra: 7 mg/lt. como mínimo a cualquier temperatura y presión.
 9.- PH: entre 5 y 9.

CLASE II

Comprende los cursos de agua o tramos de ellos que por las características físicas, químicas y bacteriológicas, podrán ser utilizadas para fines potables previo tratamiento consistente en sedimentación, filtración y desinfección y libremente para piscicultura y agricultura.

Sólo podrán recibir descargas, con o sin tratamiento, que no alteren sus características en la zona de vertimiento, con excepción de la temperatura en el que podrá admitirse alteraciones no mayores 2.5°C en la zona establecida por la autoridad Sanitaria.

Para los efectos se considerarán las siguientes características:

Denominación	Grado
1.- Color	máximo 10 unidades
2.- Sólidos flotantes	ausente
3.- Aceites y grasas	ausente
4.- Fenoles	menor de 0.001 mg/lt
5.- Sustancias tóxicas o potencialmente tóxicas	las permitidas para la Clase 1.
6.- Número más probable de bacilos coli (NMP)	menor de 5,000 califormes x 100 ml
7.- Demanda bioquímica de oxígeno 5 días y 20°C	menor de 3 mg/lt
8.- Oxígeno disuelto en cualquier día	6 mg/lt como mínimo a cualquier temperatura y presión entre 5 y 9
9.- PH	

CLASE III:

Comprende los cursos de agua o tramos de ellos, que por las características físicas, químicas y bacteriológicas, podrán ser utilizadas para los fines de agua potable, previo tratamiento consistente en pre-desinfección, coagulación, sedimentación, filtración y desinfección, final, podrán ser utilizados también para fines agrícolas.

Esta clase de cursos de agua o tramos de ellos, sólo podrán recibir descargas con o sin tratamiento, que se alteren en la zona de vertimiento, sus características naturales, con excepción de la temperatura en el que podrá admitirse alteraciones no mayores a 2.5°C. Para el efecto se consideran las siguientes características naturales:

Denominación	Grado
1.- Color	máximo 20 unidades
2.- Sólidos flotantes	ausentes
3.- Aceites y grasas	ausentes
4.- Fenoles	menor de 0.002 mg/lt
5.- Sustancias tóxicas o potencialmente tóxicas	en cantidades no mayores a las que se indican
Plomo	0.10 mg/lt
Fluor	2.00 "
Selenio	0.05 "
Arsénico	0.20 "
Cromo	0.05 "
Cianuro	0.01 "
Plata	0.05 "
Nitratos	100.00 "
Fierro	1.0 "
Manganeso	0.50 "
Cobre	1.50 "
Zinc	15.00 "
Sulfatos	400.00 "
Magnesio	150.00 "
6.- Número más probable de bacilos coli:	menor de 20,000 coliformes x 100 ml en un mínimo de 5 muestras.
7.- Demanda bioquímica de oxígeno (BOD) a 5 días y 20°C en cualquier día:	menor de 25mg/lt.
8.- Oxígeno disuelto en cualquier muestra:	5 mg/lt como mínimo a cualquier temperatura y presión.
9.- PH:	entre 5 y 9.

CLASE IV:

Comprende los cursos de agua o tramos de ellos, que por las características físicas, químicas y bacteriológicas podrán ser utilizados en el regadío de plantas de tallo alto, o con fines industriales cuando no haya interconexión con las redes de agua potable.

Estas clases de cursos de agua o tramos de ellos, sólo podrán recibir descarga, con o sin tratamiento, que no alteren en la zona de vertimiento sus características naturales, con excepción de la temperatura en la que podrán admitirse alteraciones mayores de 2.5°C previo el estudio de cada caso específico.

Para el efecto se consideran las siguientes características:

Denominación	Grado
1.- Color	máximo 30 unidades
2.- Sólidos fuertes	en pequeña cantidad
3.- Aceites y grasas	ausentes
4.- Fenoles	menor de 0.01 mg/lt
5.- Sustancias tóxicas o potencialmente tóxicas	cantidades no mayores a las que indican:
Aluminio	1.00 mg/lt
Arsénico	1.00 "
Bario	0.50 "
Cromo	5.00 "
Cobalto	0.20 "
Cobre	3.00 "
Zinc	15.00 "
Vanadio	10.00 "
Selenio	0.05 "
Níquel	0.50 "
Litio	5.00 "
6.- Número más probable de bacilos coli:	menor de 50,000 coliformes x 100 mls. en un mínimo de 5 muestras.
7.- Demanda bioquímica de oxígeno (BOD) a 5 días y 20°C;	menor de 50 mg/lt.
8.- Oxígeno disuelto en cualquier día:	como mínimo 4 mg/lt, a cualquier temperatura y presión.
9.- PH:	entre 5 y 9.

CLASE V:

Comprende los cursos de agua o tramos de ellos, que por las características físicas, químicas y bacteriológicas solo podrán ser utilizadas con fines industriales siempre que no hay interconexión con las redes de agua potable.

Esta clase de cursos o tramos de ellos, solo podrán recibir des cargas, con o sin tratamiento, que no alteren en la zona de verti miento sus características naturales, con excepción de la temperatu ra, en la que podrán admitirse alteraciones mayores que 2.5°C, pre vio estudio de cada caso específico.

Para el efecto se consideran las siguientes características:

Denominación	Grado
1.- Color	mayor de 30 unidades
2.- Sólidos flotantes	en cantidad moderada
3.- Aceites y grasas	en cantidad que no sean perceptibles visualmente o que causen mal olor.

- 4.- Fenoles mayor de 0.01 mg/lt.
- 5.- Sustancias tóxicas o potencialmente tóxicas en cantidades mayores de las indicadas para la Clase IV/coli
- 6.- Número más probable de bacilos: mayor que 50,000 coliformes x 100 mls.
- 7.- Demanda bioquímica de oxígeno (BOD) a 20° y 5 días: mayor de 50 mg/lt.
- 8.- Oxígeno disuelto en cualquier muestra: menor que 4 mg/lt.
- 9.- PH: entre 5 y 9

Artículo 829.- Para la aplicación del presente Reglamento en lo que respecta al vertimiento de residuos a las aguas marítimas del país, las zonas costeras quedan clasificadas de la siguiente manera:

CLASE I

Las aguas marítimas comprendidas dentro de esta zona, por las características físico-químicas y bacteriológicas podrán ser destinadas para fines de recreación y agua potable, sólo podrán recibir descargas, con o sin tratamiento, que no alteren las características de ellas, en la línea de playa incluyendo su temperatura normal.

Para el efecto se consideran las siguientes características de las aguas en la línea de playa:

- 1.- Color Ausentes
- 2.- Sustancias que causen olor o sabor Ausentes
- 3.- Sólidos flotantes Ausentes
- 4.- Aceites y grasas Ausentes
- 5.- Fenoles menor de 0.001 mg/lt
- 6.- Sustancias tóxicas o potencialmente tóxicas las que corresponden a la Clase I de la clasificación de cursos de agua
- 7.- Número más probable de bacilos coli. de 50 a 5000: 100 ml.
- 8.- Demanda bioquímica de oxígeno a 5 días y 20°C: máximo 1 mg/lt.
- 9.- Oxígeno disuelto en cualquier día: 6mg/lt.
- 10.- PH: entre 6 y 9.

CLASE II

Las aguas marítimas comprendidas en esta zona por sus características físico-químicas y bacteriológicas podrán ser destinadas para la conservación de la fauna ictiológica y con fines de agua potable: sólo podrán recibir desechos, con o sin tratamiento, que no alteren las características de ellas en la línea de playa, con excepción de la temperatura que podrá alterarse en 2.5°C.

Para el efecto, se consideran las siguientes características de las aguas marinas tomadas en la línea de playa:

1.- Color	máximo 5 unidades
2.- Sustancias que causen olor o sabor	ausentes
3.- Sólidos flotantes	ausentes
4.- Aceites y grasas	ausentes
5.- Fenoles	menor de 0.001 mg/lt.
6.- Sustancias tóxicas o potencialmente tóxicas	iguales a la Clase I
7.- Número más probable de bacilos coli	de 500 a 3,000 c/100 ml.
8.- Demanda bioquímica de oxígeno a 5 días y 20	máximo 2 mg/lt.
9.- Oxígeno disuelto a cualquier día	mínimo 5 mg/lt.
10.- PH	entre 6 y 9.

Artículo 173º.- Las aguas terrestres o marítimas del país, solo podrán recibir residuos, sólidos, líquidos o gaseosos, previa aprobación de la Autoridad Sanitaria, siempre que sus características físico-químicas y bacteriológicas no superen las condiciones máximas establecidas para dichas aguas.

Artículo 179º.- Cumplidos todos los requerimientos dentro del plazo señalado, el Ministerio de Salud otorgará la autorización sanitaria correspondiente, por la Dirección de Saneamiento Ambiental, en la que constará, entre otras, las siguientes especificaciones:

- a) La aprobación de las obras o instalaciones efectuadas;
- b) La ubicación del establecimiento que vierte sus residuos y el punto del vertimiento;
- c) La calificación del curso de agua o tramo de él, o de la zona costera;
- d) El caudal del vertimiento si el residuo es líquido, o las características de los residuos si éstos son sólidos, u otros;
- e) La tasa a abonarse, por adelantado, ya sea trimestralmente o semestralmente;
- f) Las causales de caducidad de la autorización de uso;
- g) El plazo de vigencia de la autorización.

Artículo 180º.- Los actuales vertimientos domésticos y de poblaciones, para continuar utilizando las aguas marítimas o terrestres, deberán ajustarse a las calificaciones para los tramos de las aguas receptoras o zonas costeras. La Autoridad Sanitaria establecerá los plazos para que los responsables de dichos vertimientos los adecúen de acuerdo a la prioridad de uso y el volumen de las descargas.

SEMINARIO TALLER

"LA PRACTICA LEGAL PARA LA PROTECCION DEL MEDIO
MARINO CONTRA LA CONTAMINACION"

Bogotá, D.E., Colombia - 4 al 8 de mayo de 1981

PNUMA/CPPS
FP/0503-80-02(2140)(j)FUNDAC. UNIV. DE BOGOTA
"JORGE TADEO LOZANO"
ESCUELA DE POSTGRADOINFORME FINAL DEL COORDINADOR ACADEMICO DEL SEMINARIO
TALLER, DR. HUGO LLANOS MANSILLA

1. COMITE ORGANIZADOR:

Dr. JUAN MIGUEL BAKULA PATIÑO
Secretario General
Comisión Permanente del Pacífico
SurDr. RAMIRO ZAMBRANO CARDENAS
Presidente de la Sección Nacio -
nal
Comisión Permanente del Pacífico
Sur
Sub-Secretario Organismos Inter-
nac.
Ministerio de RR EE. de ColombiaDr. GILBERTO MORALES
Jefe Oficina Asuntos del Mar
Ministerio de RR.EE. de ColombiaDra. MIRIAM BELTRAN DE FORERO
Sub-Jefe Sección Organismos Espec.
Ministerio de RR.EE. de ColombiaDr. MIGUEL TOVAR VALDEZ
Vice-Rector de Integración
Fundación Universidad de Bogotá
"Jorge Tadeo Lozano"Dr. EVARISTO GONZALEZ RINCON
Director Escuela de Postgrado
Fundación Universidad de Bogotá
"Jorge Tadeo Lozano"Dr. ARMANDO HERNANDEZ
Coordinador Programa Desarrollo
de la Ciencia y Tecnología del
Mar - FONDEMAR - COLCIENCIASDr. GABRIEL ACEVEDO
Subgerente de Pesca
INDERENADra. MARGARITA DE BOTERO
Jefe Oficina Relaciones Internac.
INDERENADr. JAIRO ESCOBAR
Jefe División Ordenamiento Am-
biental
INDERENACOORDINADOR ACADEMICO DEL SEMI
NARIO:Dr. HUGO LLANOS MANSILLA
Secretario General Adjunto pa-
ra Asuntos Juridicos
Comisión Permanente del Pacífi
co Sur

2. PARTICIPANTES:

ORGANIZACIONES:

EMBAJADOR JOAQUIN FONSECA TRU-
QUE
Secretario General Adjunto de
Programación y Administración
Comisión Permanente del Pacífi
co SurDr. MARIO VALENZUELA
Representante de la OCMI

Dr. ARSENIO RODRIGUEZ Representante del Programa de Naciones Unidas para el Medio <u>Am</u> biente (PNUMA)	PANAMA Sr. GUILLERMO MARQUEZ AMADO Dirección Gral. Consular y de Naves Ministerio de Hacienda
Dr. ARMANDO HERNANDEZ Representante de COLCIENCIAS	Lic. JUAN MANUEL CEDEÑO Ministerio de Comercio e Indus- trias
COLOMBIA	Lic. ARQUIMIDES FRANQUEZA Ministerio de Comercio e Indus- trias
JULIO CARRIZOSA Jefe de Delegación - COLCIENCIAS	
Dr. RAFAEL LA ROTTA PELAEZ Ministerio de RR.EE. de Colombia	PERU Dra. MARCELA LOPEZ DE RUIZ Dirección Soberanía Marítima Ministerio de RR.EE. del Perú
LUIS CARLOS BARRERA Subgerente Cuestión Ambiental INDERENA	
Tnte. Navío GUILLERMO ESLAVA BOWDEN Dirección Gral. Marítima y Portua- ria Ministerio de Defensa-Armada Nac.	C. de N. SGC ESTEBAN GERKES MI- RANDA Dir. Gral. Capitanías y Guarda - costas Ministerio de Marina
CHILE	C. de C. SGC FRANCISCO MARTINEZ A. Dir. Gral. Capitanías y Guarda - costas Ministerio de Marina
Srta. SYLVIA MONSALVE BORQUEZ Sub-Secretaría de Pesca Ministerio de Econ., Fom. y Reconst.	Q.F. ENIO HOLLEMWEGUER LOAYZA Dir. Gral. de Investigación Científica y Tecnológica Ministerio de Pesquería
Tnte. 1º RAFAEL MERA MUÑOZ Dirección Gral. del Territorio Marítimo y de Marina Mercante	
Sr. PEDRO OYARCE YURASZECK Ministerio de RR.EE. de Chile	OTROS INVITADOS
ECUADOR	MIGUEL ANGEL AFANADOR COLPUERTOS
TNCB-JT ERWIN AYORA RICO Jefe del Departamento Jurídico Dirección de Intereses Marítimos de la Armada	SERGIO MARTINEZ IBARRA Vikingos
	GERMAN DURAN AGROMAR
Dra. LUCIA SOLORZANO CONSTANTINE Jefe Depto. Investigac. Básicas Instituto Nacional de Pesca	JAIRO ESCOBAR ECOPETROL

LUIS FERNANDO GARCIA
GUSTAVO BLANCO
Fundación Universidad de Bogotá
"Jorge Tadeo Lozano"

RICARDO ALVAREZ LEON
INDERENA

LUZ MARINA JARAMILLO
Flota Mercante Gran Colombiana

FERNANDO ALZATE
Ministerio de RR.EE. de Colombia

IRMA SUS DE IRAGORRI
Universidad del Rosario

MAURICIO GONZALEZ
Ministerio de RR.EE. de Colombia

3. SESION INAUGURAL

El Seminario Legal "La Práctica Legal para la Protección del Medio Marino contra la Contaminación", Proyecto PNUMA/CPPS-FP-0503-80-02(2140), reunido en la ciudad de Bogotá, Colombia, celebró su sesión inaugural, el día 4 de mayo de 1981 en las instalaciones del Auditorio de la Fundación Universidad de Bogotá "Jorge Tadeo Lozano", con la presencia del señor Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, doctor Carlos Lemos Simmonds; el señor Ministro de Justicia, doctor Felio Andrade Manrique; el señor Almirante Rafael Grau Araujo, representante de la Armada Nacional; el señor Vice-Ministro de Educación, doctor Luis Acero Jordán; el señor Sub-Secretario de Organismos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, doctor Ramiro Zambrano Cárdenas; el Secretario General Adjunto para Asuntos Jurídicos de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, doctor Hugo Llanos Mansilla; el Secretario General Adjunto de Programación y Administración, doctor Joaquín Fonseca Truque; el Representante Permanente de las Naciones Unidas, doctor Enrique Ezcurra; el Rector de la Fundación Universidad de Bogotá "Jorge Tadeo Lozano", doctor Jaime Forero Valdés; el Director de la Escuela de Postgrado, doctor Evaristo González Rincón; el doctor Camilo Caicedo, miembro del Consejo Directivo de la Fundación Universidad de Bogotá "Jorge Tadeo Lozano". Asistieron especialmente los Embajadores invitados de los Países Miembros del Sistema, miembros del Cuerpo Diplomático y de los Organismos Internacionales acreditados en Colombia.

Hizo uso de la palabra el señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Carlos Lemos Simmonds, destacando la importancia de la Declaración de Santiago de 1952 que generó directrices respecto a la extensión de soberanías sobre el mar y a la protección real de intereses nacionales sobre aguas, el suelo y el subsuelo marítimo. Destacó la valiosa labor realizada por la Comisión Permanente del Pacífico Sur, haciendo un elogio de la labor del Secretario General de ésta, Embajador Juan Miguel Bákula, quien ha cumplido una misión que calificó de apostólica al servicio de los intereses de la sub-región.

Expresó que cada día será más importante el rol de las entidades regionales y sub-regionales, para implementar la nueva constitución del mar, felicitándose de contar con la Comisión Permanente del Pacífico Sur que "resulta de una utilidad incomparable en el momento en que otras organizaciones como la Comunidad Económica Europea que han recibido la transferencia de competencia de sus países miembros en pesca, en preservación de los recursos vivos, en investigación científica marina, en defensa contra la contaminación, se aprestan a convertirse en miembros de la Convención del Mar".

Al respecto, hizo referencia a que Colombia debe mirar con imaginación creadora las implicancias que el nuevo derecho del mar impone para procurar "impulsar dentro de las modalidades sub-regionales propias, una extensión de las competencias actuales de la Organización del Pacífico Sur, que nos permitan coordinar y vigorizar las políticas nacionales de sus integrantes, particularmente en su Zona Económica Exclusiva".

Joaquín Fonseca Truque, Secretario General Adjunto de Programación y Administración de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, hizo uso de la palabra en representación del Secretario General de la CPPS, Embajador Juan Miguel Bákula, por no haber éste podido concurrir al Seminario Legal.

Expresó su agradecimiento al señor Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia y al Gobierno de Colombia por la organización y grata acogida que se ha tenido para el mejor éxito de la realización del Seminario Legal "La Práctica Legal para la Protección del Medio Marino contra la Contaminación".

Destacó que dicho Seminario se desarrolla dentro de la etapa preparatoria del "Plan de Acción Regional contra la Contaminación Marina del Pacífico Sudeste", que la CPPS coordina por delegación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, que comprende las aguas de Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile; y el cual se adelanta con el apoyo de otros organismos internacionales.

Expresó que los antecedentes de dicho Plan en cumplimiento de las políticas que en materia de preservación del medio marino han definido con claridad y plena autonomía los respectivos Gobiernos, registrando que desde 1968 los Países Miembros de la CPPS, han demostrado su preocupación por el deterioro del medio marino.

Destacó que la primera etapa preparatoria e informativa del Plan de Acción se encuentra próxima a su culminación, restando una reunión de expertos para formular un proyecto de Convenio para la Protección del Medio Ambiente Marino; un Protocolo sobre la Cooperación Regional contra la Contaminación por Hidrocarburos en Casos de Emergencia y, finalmente, el estudio del borrador del Plan de Acción.

Expresó, finalmente, que la segunda etapa de ejecución plena del Plan se iniciará con la reunión de representantes plenipotenciarios de los cinco gobiernos, para revisar y finalmente aprobar el Proyecto del Plan de Acción del Pacífico Sudeste, reunión que tendrá lugar en Lima, el 01 al 13 de Noviembre de 1981.

4. SINTESIS DE LAS ACTIVIDADES ACADEMICAS

4.1. Exposición: EL DERECHO INTERNACIONAL Y LA PROTECCION DEL MEDIO MARINO (Ver Anexo SL/16)

Profesor: Dr. HUGO LLANOS MANSILLA, Secretario General Adjunto para Asuntos Jurídicos de la Comisión Permanente del Pacífico Sur

Día: Lunes 4 de mayo de 1981

Hora: 10.00 - 11.00

La presente exposición comenzó haciendo referencia a las escasas disposiciones contenidas en los Convenios de Ginebra de 1958 en lo relativo a la protección y prevención del medio marino.

Se hizo luego un detenido estudio de las normas consuetudinarias sobre protección del medio marino contra la contaminación, de la jurisprudencia internacional y de la legislación internacional. Respecto a esta última, se analizaron todos los Convenios IMCO pertinentes, para luego estudiar la labor de las Naciones Unidas efectuada con anterioridad a la III Conferencia sobre el Derecho del Mar en lo relativo a la protección del medio marino. Es así que se estudiaron: la Resolución 2749 (XXV) aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1970; la Conferencia de Estocolmo de 1972 y la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados.

Finalmente, se analizaron las disposiciones contenidas en el Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar, en especial su Título XII, que se refiere a la protección y preservación del medio marino.

4.2. Exposición: PROGRAMA DE MARES REGIONALES DEL PNUMA (Ver Anexo SL/17)

Profesor: Dr. ARSENIO RODRIGUEZ, Representante del PNUMA

Fecha: Lunes 4 de mayo de 1981

Hora: 11.15 - 13.00

El señor Rodríguez se refirió a que el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) fue creado en virtud de la Resolución 2997 (XXVII) de la Asamblea General de las Naciones Unidas para servir como "punto focal para la acción ambiental y la coordinación de la misma dentro del sistema de las Naciones Unidas".

Explicó que entre las áreas prioritarias identificadas por el Consejo de Administración del PNUMA figuran los "Océanos" y que el trabajo sustantivo a llevarse a cabo en una región se bosqueja en un "Plan de Acción", el cual es aprobado formalmente por los gobiernos antes de que el Programa comience su fase operacional. Aunque el contenido de cada Plan de Acción varía evidentemente con las particularidades de cada región, el enfoque metodológico sigue un modelo similar. Un Plan de Acción típico constituye los siguientes componentes:

- a. Evaluación: De las causas, la magnitud y el efecto de los problemas ambientales
- b. Gestión: La evaluación provee las bases científicas para quienes formulan políticas públicas sobre el uso de los recursos naturales y el control de la degradación ambiental.
- c. Legal: Los Acuerdos Jurídicos de carácter general y los protocolos de naturaleza específicas, proveen un marco legal para la cooperación regional y para la acción a nivel nacional.
- d. Institucional: Como el Programa se ejecuta a través de las Instituciones Nacionales, se proveen dentro del Plan de Acción los medios para fortalecer dichas Instituciones mediante la capacitación de su personal y el equipamiento.
- e. Financiero: Inicialmente el PNUMA y el sistema de Naciones Unidas proveen fondos para catalizar el desarrollo de los Programas del Plan de Acción. Posteriormente, los Gobiernos asumen la responsabilidad total mediante el apoyo a proyectos específicos y contribuciones a un Fondo Especial.

Agregó que los elementos antes mencionados del Plan de Acción son interdependientes. Actualmente, dijo, de acuerdo con las decisiones del Consejo Administrativo del PNUMA, existen diez regiones donde se han desarrollado o se desarrollan Planes de Acción para Mares Regionales: El Mediterráneo (Aprobado en 1975); el Mar Rojo (Aprobado en

1976); el Plan de Acción para la Región de Kuwait (Aprobado en 1978); la Región del Africa Occidental y Meridional (Aprobado en 1981); la Región del Gran Caribe (Aprobado en 1981); el Pacífico Sud-Oriental (cuya aprobación se espera para fines de 1981) y el Pacífico Sud-Occidental, la Región del Africa Oriental y el Atlántico Sub-Occidental (cuya aprobación se espera para 1983). Explicó finalmente en detalle, cada uno de estos Planes y en especial el del Pacífico Sud-Oriental.

4.3. Exposición: **LEGISLACION NACIONAL. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL. CASUISTICA** (Ver Anexo SL/18)

Delegación: **COLOMBIA**

Día: **Lunes 4 de mayo de 1981**

Hora: **15.00 - 16.45**

Comenzó haciéndose un detallado análisis del sistema jurídico colombiano, en especial de sus elementos constitucionales y del aporte de las ramas del Derecho clásico, tales como el Derecho Civil, el Derecho Comercial, el Derecho Penal y el Derecho Administrativo.

En seguida, se hizo un estudio de la formulación de un derecho ecológico en Colombia, explicándose en detalle el Código Nacional de los Recursos Naturales y las leyes especiales sobre el medio marino.

Se hizo luego una amplia referencia a la Organización Institucional: rama legislativa, jurisdiccional y ejecutiva.

Posteriormente, se explicaron los organismos de orden nacional que tiene por función propia la protección del medio marino: la Marina Nacional, la Dirección General Marítima Portuaria-DIMAR, la Capitania del Puerto, la Comisión Colombiana de Oceanografía, el INDERENA, COLCIENCIAS, etc.

A continuación, se señaló que sólo tres Convenios de IMCO se encuentran en aplicación en Colombia: SOLAS 1974, Protocolo de 1978 relativo a SOLAS 1974 y el TONNAGE 1969.

Se hizo, además, un detallado análisis de los diferentes tratados de delimitación de aguas marinas y submarinas suscritas por Colombia por países vecinos, para concluir haciéndose referencia al caso SAINT PETER, el que al hundirse en 1976, desprendió enormes manchas de aceite, que alcanzaron las Playas y Manglares de Tumaco.

Sobre el particular, se explico en profundidad la investigación realizada por las autoridades colombianas y la solucion legal alcanzada con posterioridad a este sinies tro marítimo.

4.4. Exposición: LEGISLACION NACIONAL. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL. CASUISTICA (Ver Anexo SL/19)

Delegación: CHILE

Fecha: Lunes 4 de mayo de 1981

Hora: 17.00 - 19.00

La exposición de los participantes chilenos en lo relativo a la Legislación Nacional de Chile en materia de protección y preservación del medio marino, fue situada en una doble perspectiva: la del Derecho Internacional que surge de los Convenios en que dicho país es parte y la Legislación positiva propiamente tal, que recoge en gran medida los principios que se desprenden del orden internacional.

Es así, que se hizo referencia a los Convenios IMCO y a la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Respecto a los primeros, se insistió en la necesidad de que los países en desarrollo participan adecuadamente en IMCO, donde se genera todo un as pecto del derecho marítimo.

En relación a la Conferencia del Mar, se indicó que el papel de América Latina y el de los Países Miembros de la CPPS había sido decisivo, señalándose los principios reguladores del Proyecto de Convención en materia de pro tección y preservación del medio marino.

Se analizó en seguida el Derecho positivo chileno, haciéndose hincapié en la disposición de la Constitución Poli tica que consagra el Derecho de los Ciudadanos de vivir en un medio libre de contaminación y en lo que establece la Ley de Navegación (D.L. No. 2222 de 1978). En relación a esta última exposición, se extendió a los siguien tes puntos: definiciones, autoridad y funciones, ámbi to de aplicación y sujetos.

De tal forma, se analizó la prohibición absoluta de arrojar cualquier especie de materias nocivas o peligrosas en las aguas sometidas a la jurisdicción chilena y en puertos, ríos y lagos, y las funciones y atribuciones que en este sentido la ley entrega a la autoridad marítima de dicho país.

Asímismo, se hizo un análisis exhaustivo de la responsabilidad civil por los daños derivados de los derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, haciéndose especial referencia a lo que la Ley de Navegación establece, en cuanto a que el mismo regimen de responsabilidad civil consagrado en el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil de 1969 regirá para la indemnización de los perjuicios que ocasione el derrame de cualquier clase de materias o desechos que ocurra dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional. Dicho regimen de responsabilidad se hace extensivo a cualquier clase de contaminación dentro de las aguas jurisdiccionales chilenas.

Se detalló luego el regimen de responsabilidad solidaria, que afecta al dueño, armador u operador de la nave o artefactos navales que produzca el derrame o descarga; la definición de "siniestro" y de "sustancia contaminante" dada por la Ley de Navegación, la consagración del regimen de responsabilidad objetiva o por íresgo, la limitación de responsabilidad, el sistema de seguros, el de las sanciones y multas, el tribunal que conoce de las materias que establece la ley, etc.

Asímismo, se explicaron las normas legales en materia de contaminación de aguas, como también de otras disposiciones que tienen relación con la contaminación del medio marino. Se hizo especial referencia al Proyecto del Plan Nacional de contingencias y se efectuó un análisis de la Ley de Navegación en relación con los Convenios de IMCO y de otras disposiciones legales y reglamentarias, especialmente en materia de pesca.

Finalmente, se analizaron los casos concretos ocurridos en Chile en materia de contaminación del medio marino, en particular el caso ocurrido bajo la vigencia de la actual Ley de Navegación.

4-5. Exposición: CONTAMINACION CAUSADA POR BUQUES, CONTAMINACION POR VERTIMIENTO TEXTOS INTERNACIONALES UNIVERSALES Y REGIONALES (Ver Anexo SL/20)

Profesor: Sr. MARIO VALENZUELA, Representante de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental - OCMI (IMCO)

Día: Martes 5 de mayo de 1981

Hora: 09.00 - 10.45 / 11.00 - 13.00

Comenzó su Conferencia haciendo mención a la prevención de la contaminación causada por buques, dentro del donó-

meno general de la contaminación por diversas fuentes; efectuando una evaluación de su importancia cronológica sobre la legislación internacional en la materia.

Se refirió particularmente al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1954 (OILPOL 1954), y sus enmiendas de 1962 y 1969, actualmente en vigor.

Expresó que el Convenio de 1954 enmendado trata exclusivamente de la contaminación operacional por hidrocarburos, refiriendo que otra fuente de contaminación por buques es la accidental, constituida principalmente por los accidentes de los buques-tanque, que causan graves perjuicios a la zonas costeras, tales como el de 1967: "Torrey Canyon", y el del Amoco Cádiz, de 1978.

Planteó algunas importantes cuestiones jurídicas relacionadas con dicho Convenio, para referirse luego al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques, de 1973, y su Protocolo de 1978, que cubren tanto la contaminación operacional como ambiental, y no sólo por hidrocarburos. Al respecto, hizo una descripción general y algunas importantes consideraciones jurídicas, entre otras, la situación del Convenio en relación con el Protocolo y de las perspectivas de ambos, dada la evolución en la Conferencia de Derecho del Mar, y las políticas de los países industriales. Trató especialmente de los problemas que plantea su aplicación general inminente y la situación a que se ven abocados países como los del Pacífico Sur.

Luego se refirió a la prevención de la contaminación marina por vertimientos, haciendo un detallado análisis de las disposiciones del Convenio de Londres, de 1972, de su status y aplicación y de la posición de los países de la CPPS al respecto. Se refirió también a los Convenios regionales que existen en concordancia con dicho Convenio global.

4.6. Exposición: LEGISLACION NACIONAL. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL. CASUISTICA (Ver Anexo SL/21)

Delegación: PERU

Día: Martes 5 de mayo de 1981

Hora: 15.00 - 16.45

La exposición de los participantes peruanos comenzó haciendo referencia a la conciencia que se tiene del aumen

to progresivo pero lento de la contaminación del mar peruano, expresando que en la Reunión Internacional de Trabajo sobre la Contaminación Marina en el Pacífico Sudes- te (1979), se ha actualizado el diagnóstico de los problemas de contaminación marina a que se enfrentan los países de la región.

Se especificaron los estudios realizados por varios autores, sobre la contaminación marina en el Perú y se mencionaron a continuación las principales fuentes de contaminación: desechos domésticos, desechos industriales, plaguicidas, hidrocarburos halógenos e hidrocarburos de petróleo.

Se analizó enseguida la contaminación debida al tráfico marino y la producida por industrias de procesamiento de pescado y conversión de minerales y petróleo, efectuándose luego un estudio de la legislación peruana vigente sobre el particular. Se hizo a continuación, un análisis del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, haciéndose hincapié en el Título III de la Función Policial de la Autoridad Marítima, observándose que es el organismo que tiene este control a lo largo de toda la costa y en los ríos navegables con sus Capitanías de Puerto.

La intervención peruana se extendió, a continuación, al Decreto Ley Nº 14084 de 1962, que basa gran parte de sus disposiciones en las recomendaciones de una Comisión Técnica para el control de emanaciones y residuos nocivos; al Decreto Supremo Nº 015-68-MA, de 1968, que establece disposiciones para prevenir la contaminación de las costas, especialmente por hidrocarburos, al Decreto Ley Nº 17752 - "Ley General de Aguas" de 1960; al Decreto Ley Nº 18810, que trata sobre la contaminación marina y a otras disposiciones legales pertinentes; todas estas medidas para la prevención de la contaminación marina.

Enseguida, la exposición detalló la estructura institucional peruana, en la lucha contra la contaminación.

Es así, que mencionó el Instituto del Mar, la Dirección de Saneamiento Ambiental (M. de Salud), la Oficina Nacional de Evaluación de Recursos Naturales (ONERN), la Dirección General de Investigación Científica y Tecnológica (M. de Pesquería), la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina (M. de Marina) y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (M. de Marina). Se hizo un análisis detallado de la organización y funciones de esta última

La exposición concluyó con un análisis de la casuística

en materia de contaminación, con las recomendaciones res
pectivas.

- 4.7. **Exposición:** III CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SO-
BRE EL DERECHO DEL MAR. PROYECTO DE CONVEN-
CIÓN. PROTECCIÓN Y PRESERVACIÓN DEL MEDIO
MARINO (Ver Anexo SL/22)
- Profesor:** Dr. JOSE ANTONIO YTURRIAGA, Asesor del Mi-
nisterio de Asuntos Exteriores de España
- Día:** Miércoles 6 de mayo de 1981
- Hora:** 09.00 - 10.45 / 11.00 - 13.00

La presente Conferencia se refirió, en primer término, al proceso de elaboración que han tenido las normas sobre protección y preservación del medio marino, para continuar haciendo un alcance al debate y organización de los trabajos de la III Conferencia de las Naciones Unidas so
bre el Derecho del Mar. Se hizo un análisis del Texto U-
nico Oficioso para Fines de Negociación, del Texto Unico Revisado para Fines de Negociación, del Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación, y finalmente, del Pro
yecto de Convención sobre Derecho del Mar. Sobre este ul
timo, se examinaron en profundidad las normas referentes a las obligaciones básicas que contiene, la cooperación internacional, a la adopción y ejecución de normas inter
nacionales y disposiciones nacionales.

Se abordó en seguida la contaminación procedente de fuen
tes terrestres, la contaminación desde la atmósfera o a través de ella, y la contaminación causada por actividades relativas a los fondos marinos.

Se explicó a continuación la contaminación causada por vertimiento y la causada por buques.

En lo referente a las facultades de ejecución, el doctor Yturriaga, detalló exhaustivamente la competencia del es
tado del pabellón, del estado ribereño y del estado del puerto.

Luego analizó las disposiciones del Proyecto de Conven
ción que tienden a garantizar los distintos intereses en presencia, cuando los Estados realizan actos de ejecución contra buques extranjeros, como consecuencia de pre
suntas infracciones de las normas nacionales e interna
cionales aplicables.

A continuación se refirió a las Clausulas sobre Responsa
bilidad Internacional que establece el Proyecto, para con

cluir haciendo un detenido estudio de las disposiciones del Proyecto, aplicables en áreas especiales, tales como estrechos utilizados para la navegación internacional, zonas cubiertas de hielo y ciertas áreas particulares situadas dentro de la Zona Económica Exclusiva de los Estados.

4.8. Exposición: LEGISLACION NACIONAL. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL. CASUISTICA (Ver Anexo SL/23)

Delegación: PANAMA

Día: Miércoles 6 de mayo de 1981

Hora : 15.00 - 16.15

Los participantes de Panamá comenzaron refiriéndose a la creciente importancia de la Marina Mercante de Panamá, la que en 1980 ocupó el cuarto lugar entre las Marinas Mercantes de todo el mundo. Agrega que las riquezas en especies vivas de sus mares, constituyen el segundo renglón de exportaciones del país. Lo anterior, agregado a la extensión de las costas panameñas y a las operaciones de transbordo del petróleo proveniente de Alaska para ser transportado a la costa este de Estados Unidos, son factores que inciden en el interés del Gobierno para procurarse instrumentos jurídicos que le permitan hacer frente a sus responsabilidades en materia de prevención contra la contaminación.

A continuación, la exposición versó sobre los distintos Convenios ratificados por Panamá relacionados con la contaminación y la navegación marítima en especial sobre la legislación nacional. En relación a esto último explicaron que se han aprobado dos leyes fundamentales: la Ley Nº 2 del 17 de enero de 1980 y la Ley Nº 21 del 9 de julio de 1980.

En lo que se refiere a la primera Ley, ella asignó a la Dirección Consular y de Naves del Ministerio de Hacienda y Tesoro, que es el que vela por los asuntos relacionados con la Marina Mercante, la función de velar por el estricto cumplimiento de las normas legales de navegabilidad, seguridad e higiene y prevención de la contaminación del medio marino.

A continuación, se hizo referencia a las facultades y funciones de la Dirección General Consular de Naves, a las sanciones que se imponen a las naves panameñas que violen las disposiciones existentes en materia de prevención y sobre el control de la contaminación.

En cuanto a la Ley N^o 21 del 9 de julio de 1980, se hizo detenido análisis de las partes en que está dividida, re fe ri é nd os e a sus disposiciones generales y a las normas sobre prevención y control de la contaminación, a las san ci o ne s y sus recursos, así como a la responsabilidad civil que en ella se establece. Se hizo mención también a una disposición complementaria que señala en dicha ley respecto a que el Ministerio de Comercio e Industrias evaluará mediante estudios técnicos periódicos las condiciones ecológicas de las aguas de la República por medio de la Dirección General de Recursos Marinos.

Particularmente, se indicó la conveniencia y necesidad de que, en adición a los instrumentos legales, deben dotarse a los Organismos responsables para la prevención y con tr o l de la contaminación de los equipos, personal y me d i o s en general para hacer frente en forma adecuada a es to s pr o b l e m a s.

Se señaló además que los límites establecidos en materia de responsabilidad civil son relativamente insuficientes y que las prácticas de las Empresas reguladoras, previo el desembolso de sumas para indemnizaciones por daños ecológicos, deben ser revisadas y en lo posible modificadas, para cuyos propósitos se estima apropiado considerar el que los países en desarrollo promuevan la aprobación de algún tipo de instrumento internacional que sirva a tales fines. Se concluyó la exposición haciéndose un análisis de los problemas prácticos que existen en Pa na má en materia de prevención y control de la contaminación, que si bien ha sido poca no ha dejado por ello de ser significativa.

4.9. Exposición: LEGISLACION NACIONAL. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL. CASUISTICA (Ver Anexo SL/24)

Delegación: ECUADOR

Día: Miércoles 6 de mayo de 1981

Horas: 16.30 - 17.30

La delegación de Ecuador inició su exposición señalando de manera general, los problemas relacionados con la de gr ad aci o n del medio ambiente y las principales fuentes de contaminación, tanto de los ríos como del mar, destacando en esta parte las medidas tomadas con relación al Estero Salado de la ciudad de Guayaquil y a la puesta en marcha del Plan Nacional para combatir derrames.

A continuación, se refirió a los antecedentes que conduje

ron a la expedición del Decreto Supremo N° 945 de setiembre de 1974, que introduce una nueva sección del Código de Política Marítima vigente y que a la vez constituye el principal conjunto de normas que regulan la contaminación marina y de los ríos y canales navegables del Ecuador.

Al referirse al citado Decreto Supremo y su contenido, la Delegación ecuatoriana destacó que en lo posible se ha procurado mantener los principios que inspiran a los Convenios de la IMCO y así mismo seguir sus lineamientos en cuanto a las medidas para la prevención y control de la contaminación; seguidamente explicó el ámbito de aplicación de las disposiciones, haciendo notar que los problemas regulados por este Decreto eran considerados de interés público y que por lo tanto se concedía acción popular para denunciar cualquier hecho que implique una infracción a tales disposiciones.

Al citar a las autoridades competentes para cumplir y hacer cumplir la Ley a más de enumerarlas, indicó las jurisdicciones de cada una de ellas y los deberes y facultades que les corresponden; al igual que aquellos que incumben a los sujetos positivos de la Ley conforme se los describe en el documento del Anexo.

Continuó señalando el procedimiento fijado para el juzgamiento y el establecimiento de sanciones, incluyendo los aspectos correspondientes a la práctica de diligencias necesarias para determinar las responsabilidades y con ello las correspondientes sanciones; así como las medidas cautelares a adoptarse para garantizar el pago, tanto de la sanción como de los gastos en que se incurriere por trabajos de combate a la contaminación.

Luego se refirió a las medidas preventivas que en el Ecuador se adoptan para la prevención de la contaminación y a las correspondientes autoridades e instituciones encargadas del cumplimiento de las mismas, aludiendo a la vez, a la conformación del Comité Nacional para la prevención de la contaminación que fuera creado en cumplimiento a lo resuelto en una reunión de la CPPS. Indicó luego los Convenios Internacionales de IMCO, de los cuales es parte el Ecuador.

Al tratar del marco institucional, hizo referencia a todas las instituciones encargadas de hacer cumplir las disposiciones legales y de aquellas que realizan actividades de control y de investigación científica de los problemas relacionados con la contaminación, describiendo, por otra parte, el campo de aplicación práctica de las labores de prevención y control de la contaminación en relación a los buques de tráfico internacional y de sa-

botaje indicando la existencia de cuadros que permiten manejar los niveles permisibles de las principales sustancias contaminantes.

Señaló luego los casos de derrames producidos, en los que destacó que pese a ser múltiples, ninguno ha revestido gravedad. Sin embargo, se prevee el establecimiento de normas que tiendan a mejorar las existentes y a cubrir las situaciones que las actuales no preveen, añadiendo a esto los procedimientos y métodos utilizados para el tratamiento de los derrames.

Finalmente, hizo notar la existencia de normas adicionales que se contienen en otros cuerpos de leyes, especialmente aquellas que dicen relación con el mantenimiento del ecosistema en las Islas Galápagos, a las que se refieren al manejo de hidrocarburos y aquellas que dicen relación con las descargas domésticas que se producen, sea directamente al mar o a los ríos.

4.10. Exposición: CONSERVACION Y UTILIZACION DE LOS RECURSOS VIVOS Y ESPECIES AMENAZADAS. TEXTOS UNIVERSALES Y REGIONALES (Ver Anexo SL/25)

Profesor: Dr. ARMANDO HERNANDEZ, Representante de COLCIENCIAS

Día: Miércoles 6 de mayo de 1981

Hora: 17.45 - 19.00

Los recursos vivos del mar, como es reconocido a nivel mundial tienen una gran importancia social y económica para los países, debido a que mediante su aprovechamiento permite el suministro de alimentos, generación de empleo e ingreso y sirven como fuentes de divisas.

Al analizar la producción pesquera se puede observar que el 85% proviene del mar, lo que representa un aporte al consumo mundial de proteínas animales de 18%. En el año de 1976 América Latina participó con el 11.5% de la captura total mundial.

La protección y conservación del medio marino, es un problema complejo si se tienen en cuenta la evolución del desarrollo tecnológico, el crecimiento industrial, el incremento de la población, entre otros, especialmente en las áreas costeras, las cuales reciben el mayor impacto por degradación de los ecosistemas y una mayor concentración del esfuerzo pesquero, especialmente en países en vías de desarrollo.

Durante la exposición se analizó la evolución de los principios de conservación de los recursos vivos y la protección del medio marino a partir del siglo XVII, destacando los modelos investigativos desarrollados para lograr un máximo rendimiento sostenible en las pesquerías. Igualmente se enfatizó sobre las acciones de defensa y regulaciones que han ocurrido a nivel mundial para proteger los recursos hidrobiológicos de la plataforma continental. Se destacó la importancia de las Conferencias que sobre el particular ha realizado la FAO en los años 1957 y 1970.

Teniendo en cuenta los documentos elaborados por el UICN en 1978, se presentó un análisis sobre la explotación de las pesquerías, haciendo énfasis en las regiones del Atlántico, el Mediterráneo y el Pacífico, donde se hace más notoria la disminución de la producción pesquera. Además, se hizo un recuento sobre las experiencias para la conservación de especies que se han venido desarrollando, al igual que los resultados que se han obtenido con medidas prácticas por diferentes países en áreas sometidas a la fuerte presión pesquera. Se hizo especial referencia a los problemas que se presentaban en las pesquerías de la anchoveta y la merluza en el Pacífico Sur.

Se destacó además las implicaciones biológicas, económicas y sociales de la destrucción o la degradación de los ecosistemas marinos que tienen efectos comparables o quizás superiores que los causados por la sobre explotación, especialmente en la zona costera, la cual aporta la mitad de la captura mundial de peces y donde se estima que el 50% de las especies comerciales desarrollan parte de su ciclo de vida.

Se llamó la atención sobre la contaminación en áreas de pesca artesanal por las repercusiones económicas que se derivan, al igual que las limitantes que podría tener el desarrollo de la agricultura, por la degradación ambiental.

En la última parte de la intervención, se hizo énfasis en la necesidad de intensificar investigaciones científicas y tecnológicas de los recursos vivos y ecosistemas marinos, así como la necesidad de desarrollar acciones a través de la conformación de equipos interdisciplinarios que permitan el desarrollo de las normas jurídicas correctivas y preventivas, que eviten la reducción severa de las pesquerías y la degradación del medio ambiente marino. La participación de organismos internacionales se consideró de vital importancia en este proceso

- 4.11. Exposición: COOPERACION PARA EL COMBATE CONTRA LA CONTAMINACION EN CASOS DE EMERGENCIA. TEXTOS INTERNACIONALES UNIVERSALES Y REGIONALES. CASUISTICA (Ver Anexo SL/27)

Profesor: Dr. MARIO VALENZUELA, Representante de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental - OCMI (IMCO)

Día: Jueves 7 de mayo de 1981

Hora: 15.00 - 16.45 / 17.00 - 19.00

El doctor Valenzuela inició su exposición explicando el por qué se hacía necesario, para la consideración del tema específico de los acuerdos regionales para cooperación en casos de emergencia, referirse a dos textos internacionales globales de suma importancia.

Se refirió enseguida al primero de estos textos, que es el Convenio sobre intervención de 1969, actualmente en vigencia. Explicó las controversias jurídicas en cuanto al alcance y extensión del Convenio, y los desarrollos sobre la materia tanto en el Comité Jurídico de la OCMI, como en la III Conferencia de las Naciones Unidas, considerando en detalle por su potencial alcance el texto del Artículo 221 del Proyecto de Convención. Tanto en este tema como en el siguiente, explicó las conexiones existentes entre los textos elaborados y los dos grandes desastres marítimos de 1967 y 1978. Específicamente explicó los desarrollos posteriores a la última fecha, en que ocurrió el accidente del "Amoco-Cádiz".

En seguida, examinó con el detalle exigido por la importancia práctica del tema, las reglas sobre notificación e informes en el Convenio MARPOL 73 y su Protocolo sobre la materia. Explicó cómo estas normas, aún antes de entrar en vigor, habían servido de modelo a los textos convencionales regionales y en su aplicación voluntaria por los Estados; y cómo es probable que dentro de poco tuvieran aplicación universal. Se refirió también en este contexto a las disposiciones del proyecto de Convención sobre Derecho del Mar, y al tema conexo a las disposiciones que exigirán informar a los Capitanes en el mar territorial sobre el cumplimiento de los Convenios internacionales regionales y también de los demás requisitos que imponga el Estado de Puerto para entrar a uno de sus puertos.

Finalmente, describió la práctica en materia de acuerdos regionales y su relación con las normas internacionales globales, su alcance e importancia y la difusión

de esta práctica en diversas zonas.

Respecto de los casos principales de accidentes marítimos en el Pacífico Sur, hizo notar que la aplicación de los acuerdos de cooperación, en principio útiles y convenientes, no excluía la necesidad de recurrir a la cooperación de organismos internacionales y de las asociaciones internacionales privadas, en casos de emergencias graves.

4.12. Exposición: CONTAMINACION PROCEDENTE DE FUENTES TERRESTRES. CONTAMINACION DESDE LA ATMOSFERA O A TRAVES DE ELLA. CONTAMINACION PROCEDENTE DE LA EXPLORACION Y EXPLOTACION DE LOS FONDOS MARINOS (Ver Anexo SL/26)

Profesor: Dr. JOSE ANTONIO YTURRIAGA, Asesor del Ministerio de Asuntos Exteriores de España

Día: Jueves 7 de mayo de 1981

Hora: 09.00 O 10.45 / 11.00 - 13.00

La exposición versó primeramente sobre la contaminación procedente de fuentes terrestres. Se detallaron enseguida los Convenios suscritos en diferentes regiones sobre el particular, analizando sus propósitos, las obligaciones específicas que establecen, el ámbito de aplicación de ellos, las medidas a ser adoptadas, etc.

En lo relativo a la contaminación causada por la explotación y exploración de los fondos marinos, se explicó la normativa a nivel mundial; esto es, los Convenios de Ginebra, de 1958, haciéndose referencia al Convenio de Londres de 1978.

En seguida se analizaron en detalle las disposiciones legales contenidas sobre el particular en el Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar y la normativa internacional a nivel regional.

A continuación, se examinaron los principios generales discutidos por el Consejo Europeo sobre Derecho del Medio Ambiente, que deberían inspirar un Convenio sobre el particular.

Finalmente, se hizo un detallado análisis del Convenio de Londres de 1976, sobre Responsabilidad Civil por daños por contaminación de hidrocarburos derivados de la exploración y explotación de los recursos minerales del subsuelo marino.

4.13. Exposición: MODELOS PARA EJERCER ACCIONES LEGALES SOBRE RESPONSABILIDAD (Ver Anexo SL/28)

Profesor: Dr. R.H. GANTEN, Director Internacional-Oil Pollution Compensation Fund.

Día: Viernes 8 de mayo de 1981

Hora: 09.00 - 11.45

Comenzó su exposición haciendo una referencia a los cuatro instrumentos internacionales relacionados con la compensación de los perjuicios ocasionados por contaminación por petróleo, expresando además, que la legislación internacional sobre la responsabilidad por dicha contaminación está conformada por dos sistemas completamente separados: un plan en sistema de responsabilidad civil y compensación, establecidos por las convenciones internacionales adoptadas en las Conferencias de OCMI; el otro plan es el sistema de acuerdos voluntarios acordados por la industria, que refleja intencionalmente el Plan basado en los convenios de OCMI.

Expresó luego, que el Plan basado en los Convenios de OCMI, está tratado en la Convención sobre Responsabilidad Civil de 1969 y en la Convención Internacional sobre el establecimiento de un Fondo Internacional para compensación de perjuicios por contaminación por petróleo, de 1971.

Los acuerdos voluntarios son: el Acuerdo voluntario de los propietarios de los buques-tanques sobre responsabilidad por perjuicios por contaminación (TOVALOP), que trata de la responsabilidad del propietario de la embarcación y el Contrato respecto del suplemento interno de responsabilidad del buque-tanque por contaminación por petróleo, "Cristal" que trata de la compensación adicional al propietario de la carga.

Explicó el conferencista a continuación, la Convención de la Responsabilidad Civil, de 1969, detallando sus principios, su alcance geográfico, la responsabilidad estricta que asigna al propietario de la embarcación, los límites de ésta, el seguro obligatorio, etc.

Luego se refirió a la Convención de Fondos de 1971, y a sus objetivos principales. Se explayó a continuación acerca de la compensación adicional por daños de contaminación por petróleo, a la procedencia del pago, a las disposiciones específicas sobre jurisdicción, a las atribuciones relativas al Fondo, a la organización de éste y al procedimiento de reclamaciones.

Finalmente, la exposición del señor Ganten concluyó con un acabado análisis de los planes voluntarios: TOVALOP, de 1969 y CRISTAL, de 1971.

A continuación, el señor expositor planteó a los alumnos cuatro problemas para ser resueltos durante la clase.

5. CONCLUSIONES

Las conclusiones que se mencionarán a continuación, pretenden ser reflejo de las inquietudes manifestadas por los participantes, tanto durante las exposiciones de los trabajos presentados, como de las discusiones promovidas al final de cada una de las conferencias dictadas por los distinguidos profesores invitados al presente Seminario-Taller. Algunas de estas conclusiones han sido también extraídas de dichas conferencias, cuando han logrado cristalizar las inquietudes generales manifestadas por los participantes.

Se ha creído necesario omitir las consideraciones que fundamentan cada una de las conclusiones expuestas. Ello, porque excedería largamente el marco de este Informe Final, como por la considerable extensión que alcanzaría el presente trabajo. Además, se tuvo presente que cada uno de los participantes está ya plenamente convencido de la necesidad de ellas, por lo que se cree innecesario entrar a dar razones que las justifiquen individualmente.

- 5.1. Algunos de nuestros países carecen de una legislación específica y concreta sobre protección y preservación del medio marino. La mayor parte de la legislación aplicable en esta área, deriva de la legislación general relativa a la contaminación ambiental, caracterizada por su multiplicidad. En consecuencia, los países de la región deberán tender a la preparación de un texto legal nacional que contenga todas las normas referentes a la protección y preservación del medio marino.
- 5.2. Debe fortalecerse a la CPFS como el órgano regional que centralice la cooperación en el ámbito del Pacífico Sur, en lo referente a la formulación y elaboración de reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino en la región. En tal sentido, la CPFS debería coordinar una posible armonización de las legislaciones nacionales.
- 5.3. La multiplicidad de las instituciones que intervienen en la protección y preservación del medio marino, hacen a-

consejable la creación de una entidad nacional en los países de la región, que tome bajo su responsabilidad todos los aspectos relativos a dicha área.

- 5.4. La CPPS deberá continuar promoviendo programas de asistencia científica, educativa, técnica y de otra índole, para la protección, reducción y control de la contaminación marina, centralizando a nivel regional, los programas de investigación científica y de formación de personal científico y técnico en el área.
- 5.5. Los Gobiernos de la región, conscientes de la necesidad de proteger y preservar el medio marino, deberían continuar impulsando las acciones previstas en el "Plan de Acción Regional contra la Contaminación en el Pacífico Sudeste", en especial, la adopción de los dos textos de convenios internacionales que contiene, con el fin de otorgarle su aprobación final.
- 5.6. La necesidad de preparar a los países de la región frente a la entrada en vigencia de la Convención Universal sobre el Derecho del Mar, hace imprescindible que la CPPS en conjunto con los Gobiernos de la región, realice el estudio del Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar (Texto Oficioso), con el fin de determinar el rol que tendrán las organizaciones regionales durante la vigencia de dicha Convención.
- 5.7. De conformidad a lo dispuesto en la Declaración de Cali, los Gobiernos de los países de la región, deberían efectuar conjuntamente, un análisis del Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar, con el propósito de coordinar, hasta donde sea posible, la posición de cada uno de sus países frente al citado Proyecto, así como las acciones que sería del caso emprender ante la eventual entrada en vigencia de la Convención.
- 5.8. La CPPS deberá realizar un estudio respecto a las instituciones que en el marco del desarrollo actual del Derecho del Mar, se consideren formando parte del derecho internacional consuetudinario.
- 5.9. La creciente importancia de los Convenios Internacionales suscritos a iniciativa de la OCMI (IMCO), hace necesario que la Secretaría General de la CPPS estudie, en coordinación con la OCMI, la conveniencia de que los países de la región pongan en vigencia los Convenios de la OCMI, citados en el Documento PNUMA/CPPS/FP-0503-80-02 (2140)(j)-SL/10 Rev. 1, distribuido a los participantes de este Seminario-Taller.
- 5.10. Atendida la importancia que han ido adquiriendo los Con-

venios Internacionales suscritos a iniciativa de la OCMI, los Gobiernos de la región deberían fortalecer su participación en esta organización internacional.

- 5.11. La CPPS debería coordinar la acción regional a fin de procurar, por parte de los Gobiernos, la promulgación de normas, reglas, recursos y procedimientos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación por los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas que se hallen bajo su jurisdicción.
- 5.12. La CPPS debería coordinar la acción regional a fin de procurar que los Gobiernos de la región cooperen en la determinación de las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización, y a la solución de las controversias conexas, así como el establecimiento de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como el Seguro Obligatorio o Fondos de Indemnización.
- 5.13. Se hace necesario que los Gobiernos de la región realicen estudios que definan qué se debe entender como "daño ecológico".
- 5.14. La CPPS debería coordinar la acción regional con el fin de procurar que los Estados tomen todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente. La CPPS procurará que los Estados armonicen sus políticas nacionales en el plan regional.
- 5.15. La CPPS deberá promover investigaciones científicas y tecnológicas de los recursos vivos y ecosistemas marinos, conformando equipos interdisciplinarios que permitan el desarrollo de las normas jurídicas correctivas y preventivas que eviten la reducción severa de la pesquería y la degradación del medio ambiente marino.
- 5.16. Se hace necesaria la continuación de este tipo de Seminario-Taller que permiten un valioso intercambio de experiencias legales en los países de la región.
- 5.17. Se deja constancia del agradecimiento de parte de todos los participantes por la generosa hospitalidad y organización del Gobierno de Colombia, y de la Fundación Universidad de Bogotá "Jorge Tadeo Lozano", así como a los otros patrocinadores de este encuentro: el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS). El Seminario desea, al mismo tiempo, expresar que la excelente Coordinación Académica del encuentro, fue decisiva para su éxito final.

6. CLAUSURA

Dr. Hugo Llanos M.
Secretario General Adjunto (CPPS)

Estamos concluyendo esta semana dedicada al Seminario-Taller "La Práctica Legal para la Protección del Medio Marino Contra la Contaminación", la que ha sido una refrescante experiencia intelectual cuyos resultados posiblemente no percibimos aún. Será luego la lectura de toda la maciza documentación entregada, y las reflexiones que saquemos de ella, la que nos permitirá aplicar, con más éxito, la legislación y los instrumentos relativos a la protección y preservación del medio marino.

Hemos capacitado, en esta lucha dramática contra la degradación de nuestro medio marino, a tan distinguidos participantes al Seminario—Taller. Esperamos confiados en que ellos sean los cabezas visibles, en sus respectivos campos de acción, en la aplicación de las políticas de cooperación regional que, en materia de preservación del medio marino han definido con tanta claridad, los respectivos expositores de este Seminario.

Sus esfuerzos deberán estar encaminados a convencer a otros en favor de esta coordinación regional en que se encuentran empeñados los países de la región, encaminada a asegurar la preservación del Pacífico Sudeste contra todas las fuentes de contaminación.

Antes de concluir, permítaseme agradecer la generosa hospitalidad del Gobierno y pueblo colombianos, sin cuyo aporte este Seminario-Taller no habría sido posible realizar.

Quiero extender mi más profundo y sincero agradecimiento a las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores representadas en las personas del Ministro señor Carlos Lemos y del Subsecretario de Organismos Internacionales, señor Ramiro Zambrano.

Deseo asimismo, agradecer muy sinceramente al señor Gilberto Morales, Jefe de la Oficina de Asuntos del Mar del Ministerio de Relaciones Exteriores y a sus jóvenes colaboradores Fernando Alzate y Mauricio González L., por el valioso apoyo prestado al buen éxito del Seminario. Al señor Rector de la Universidad "Jorge Tadeo Lozano", doctor Jaime Forero y a su distinguida señora esposa Dra. Miriam de Forero, muchas gracias por el generoso respaldo dado a nuestro certamen. Gracias también al eficiente y dinámico Director de la Escuela de Postgrado de esta Universidad, doctor Evaristo González por el infatigable apoyo prestado.

En fin, al simpático personal de Secretaría, cuyas atenciones permitieron aligerar nuestras tareas, y a los jóvenes estudian

tes de este hermoso centro universitario, vaya también mi más profundo reconocimiento.

Y a ustedes, participantes de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Panamá, gracias, mil gracias por su dedicación, entusiasmo y sacrificio, que permitieron dar a este Seminario una tan alta jerarquía intelectual.

Bogotá, 8 de mayo de 1981

Anexos: - Lista de documentos

LISTA DE DOCUMENTOS (*)

- SL/01 Información
- SL/01.1 Cuadro de Programación de las Unidades Académicas
- SL/02 Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano. Estocolmo 1972 (PNUMA)
- SL/03 Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. 1954 (incluyendo enmiendas aprobadas en 1962) (IMCO)
- SL/04 Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. 1969 (IMCO)
- SL/05 Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos. 1969 (IMCO)
- SL/06 Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques. 1973 (IMCO)
- SL/07 Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias. 1972 (IMCO)
- SL/08 Convenio para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación. 1976 (PNUMA)
- SL/09 Regional Convention for the West African Region. 1980 (UNEP)
- SL/10Rev.1 Convenios de IMCO relativos a la seguridad marítima, y a la contaminación del medio marino
- SL/11 Guías y principios que podrían ser usados para un acuerdo legal regional. 1979 (PNUMA/CEPAL)
- SL/12 Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar-Parte XII. Protección y Preservación del Medio Marino (A/Conf. 62.WP. 10/Rev.3)
- SL/13 Boletín de Actividades de la CPPS
- SL/14 Folleto Informativo. Plan de Acción Regional contra la Contaminación Marina en el Pacífico Sudeste (PNUMA-CPPS)
- SL/15 Separata sobre el Derecho Internacional del Mar, del libro "Teoría y Práctica del Derecho Internacional Público" Tomo II, Hugo Llanos Mansilla

(*) Estos documentos fueron distribuidos a los participantes a la Reunión.

- SL/16 El Derecho Internacional y la protección del medio marino contra la contaminación. Exposición del Dr. H. Llanos M. (Lunes 4.5.81)
- SL/17 Plan de Acción Regional para el Pacífico Sudeste. Proyecto PNUMA. Exposición del Sr. A. Rodríguez (Lunes 4.5.81)
- SL/18 Legislación Nacional. Estructura Institucional. Exposición de la delegación de Colombia (Lunes 4.5.81)
- SL/19 Legislación Nacional. Estructura Institucional. Exposición de la delegación de Chile (Lunes 4.5.81)
- SL/20 Contaminación causada por buques. Contaminación por vertimiento. Textos internacionales universales y regionales. Exposición del Dr. Mario Valenzuela, IMCO (Martes 5.5.81)
- SL/21 Legislación Nacional. Estructura Institucional. Exposición de la delegación de Perú (Martes 5.5.81)
- SL/22 III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Proyecto de Convención. Protección y preservación del medio marino. Exposición del Dr. José Antonio Iturriaga, Ministerio de Asuntos Exteriores de España (Mie. 6.5.81)
- SL/23 Legislación Nacional. Estructura Institucional. Exposición de la delegación de Panamá (Mie. 6.5.81)
- SL/24 Legislación Nacional. Estructura Institucional. Exposición de la delegación del Ecuador (Mie. 6.5.81)
- SL/25 Conservación y utilización de los recursos vivos y especies amenazadas. Textos universales y regionales. Exposición del Sr. Armando Hernández, COLCIENCIAS (Mie. 6.5.81)
- SL/26 Contaminación procedente de fuentes terrestres. Contaminación desde la atmósfera o a través de ella. Exposición del Dr. José Antonio Yturriaga, Ministerio de Asuntos Exteriores de España (Jueves 7.5.81)
- SL/27 Cooperación para el combate contra la contaminación en casos de emergencia. Textos Internacionales universales y regionales. Exposición del Dr. Mario Valenzuela, IMCO (Jueves 6.5.81)
- SL/28 Modelos para ejercer acciones legales sobre responsabilidad, Exposición del Dr. R.H. Ganten, International Oil Pollution Compensation Fund (Viernes 8.5.81)
- SL/29 Informe Final

- SL/Inf.1 Información para becarios
- SL/Inf.2 Lista de documentos
- SL/Inf.3 Artículo de "L'Express" No. 1549, marzo 1981. "Bre-
taña, Amoc-Cádiz, el proceso más largo", por Francoi
se Monier
- SL/Inf.4 Bibliografía disponible en las instalaciones de la
Universidad "Jorge Tadeo Lozano"

INDICE

Presentación

- LLANOS MANSILLA, Hugo 1
El Derecho Internacional y la
Protección del Medio Marino
contra la Contaminación
- VALENZUELA, Mario 41
Contaminación causada por bu
ques-Contaminación causada
por vertimientos-Textos Inter
nacionales universales y re -
gionales
- VALENZUELA, Mario 75
Medidas para evitar la conta
minación resultante de acci -
dentes marítimos: A. Conve
nio sobre intervención; B. Nor
mas sobre informes en Convenio
Marpol 1973; C. Cooperación
en casos de Emergencia.
Acuerdos Regionales
- GANTEN, R.H. 89
Responsabilidad y Compensación
de los perjuicios por contami
nación por petróleo
- YTURRIAGA BARBERAN, José Antonio de 109
La Protección y preservación del
medio marino en la III Conferen
cia de las Naciones Unidas sobre
el Derecho del Mar.
- YTURRIAGA BARBERAN, José Antonio de 157
Normas Internacionales relativas
a la Contaminación causada por
la Exploración y Explotación de
los Fondos Marinos
- RODRIGUEZ, Arsenio 187
El Programa para los Mares Regio
nales del Programa de las Nacio
nes Unidas para el Medio Ambiente

CARRIZOSA, Julio; LA ROTTA, Rafael; BARRERA, Luis Carlos; ESLAVA, Guillermo.	197
Legislación colombiana vigente sobre protección y preservación del medio marino, estructura institucional y casuística.	
MONSALVE, Silvia; MERA, Rafael; OYARCE, Pedro	225
Legislación chilena vigente sobre protección y preservación del medio marino, estructura institucional y casuística.	
AYORA RICO, Enwin; SOLORZANO CONSTANTINE, Lucía	251
Legislación nacional ecuatoriana vigente sobre protección y preservación del medio marino, estructura institucional y casuística.	
MARQUEZ, Guillermo; CEDEÑO, Juan Manuel; FRANQUEZA, Arquímides.	273
Legislación panameña vigente sobre protección y preservación del medio marino, estructura institucional y casuística.	
RUIZ, Marcela de; GERKES MIRANDA, Esteban; MARTINEZ ADRIANZEN, Francisco; HOLLEWEGUER LOAYZA, Enio.	281
Legislación peruana vigente sobre protección y preservación del medio marino, estructura institucional, casuística.	
LLANOS MANSILLA, Hugo.	
Informe Final	343