



197
24

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

**"RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DEL
ESTADO POR DERRAME DE HIDROCARBUROS
EN EL MAR"**

T E S I S

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

ISABEL FERNANDEZ-LEAL AGUILERA

ASESOR: DR. JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO



Coyoacán, México, D. F.

1997

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

**RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR
DERRAME DE HIDROCARBUROS EN EL
MAR.**

Tesis para obtener el título de licenciatura en derecho,
que presenta la Ciudadana Srta. Isabel Fernández-Leal Aguilera.
Coyoacán, México D.F., Otoño de 1996.
Facultad de Derecho, Ciudad Universitaria.
Universidad Nacional Autónoma de México.

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

C. DIRECCION GENERAL DE LA
ADMINISTRACION ESCOLAR
P R E S E N T E

Cd. Universitaria a 10 de febrero de 1977

Estimado Señor Director:

La C. ISABEL FERNANDEZ-LEAL AGUILERA, elaboró su Tesis Profesional para optar por el grado de Licenciado en Derecho intitulada: "RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DEL ESTADO POR DERRAME DE HIDROCARBUROS EN EL MAR", dirigida por el maestro José Eusebio Salgado y Salgado quien ya dió la aprobación de la tesis en cuestión con fecha 27 de enero del año en curso.

La Srta. FERNANDEZ-LEAL AGUILERA, ha concluido el trabajo referido; el cual llena los requisitos exigidos para este tipo de ensayos, por lo que estando a cargo de este Seminario, me permito otorgar la APROBACION, para todos los efectos académicos correspondientes.

Me es grato hacer presente mi consideración.

A I E N T A M E N T E
"POR MI BAZA HABLARA EL ESPIRITUM"



LIC. VICTOR C. GARCÍA MORENO
DIRECCION DEL SEMINARIO DE
DERECHO INTERNACIONAL.

Universidad Nacional Autónoma de México

SECRETARIA AUXILIAR

PROGRAMA DEL SERVICIO SOCIAL MULTIDISCIPLINARIO

El Programa del Servicio Social Multidisciplinario hace constar que el alumno FERNANDEZ - LEAL AGUILERA ISABEL, con número de cuenta 8853934-4, de la carrera LICENCIADO EN DERECHO que se imparte en la FACULTAD DE DERECHO, realizó su servicio social en el programa APOYO AL INVESTIGADOR, que con clave 92-12/074-0837 llevo a cabo en el INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, durante el periodo comprendido del 22 de Junio al 22 de Diciembre de 1992.



FACULTAD DE DERECHO

"POR DIVISION DE EDUCACION CONTINUA "EL ESPIRITU"

Cd. Universitaria SERVICIOS DE ENERO DE 1993


DR. JUVENTINO SERVIN PEZA
DIRECTOR GENERAL

Dedico este trabajo a mis padres:
la Lic. Evangelina Aguilera Schauerberger
y al Lic. Roberto Fernández-Leal Ávila.

Mi más sincero agradecimiento y reconocimiento a mi asesor de tesis, el
Dr. José Eusebio Salgado y Salgado.

Y una especial mención para mis maestros y mi *alma mater*, la Universidad
Nacional Autónoma de México.

ÍNDICE.

RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR DERRAME DE HIDROCARBUROS EN EL MAR.

CAPÍTULO 1.

GENERALIDADES.

- 1.1. El Estado en la Comunidad Internacional.
- 1.2. Los Derechos y las Obligaciones de los Estados ante la Comunidad Internacional.
- 1.3. Responsabilidad del Estado Respecto del Estado.
- 1.4. Responsabilidad del Estado en Relación al Individuo.
- 1.5. Aspectos Procesales.
 - 1.5.1. Litigios entre Estados.
 - 1.5.2. Litigios entre Individuos y Estados.
 - 1.5.3. Litigios entre Individuos.

CAPITULO 2.

RESPONSABILIDAD SEGUN EL DERECHO INTERNACIONAL.

- 2.1. Alcance y Límites de la Responsabilidad. Fundamento de la Responsabilidad. Responsabilidad Subjetiva. Responsabilidad Objetiva. Tendencia a la Responsabilidad Absoluta.
- 2.1.2. Fundamento de la Responsabilidad Internacional.
 - 2.1.2.1. Responsabilidad Clásica, Tradicional o Subjetiva.
 - 2.1.2.2. Responsabilidad Objetiva.
 - 2.1.2.3. Tendencias a la Responsabilidad Absoluta.
- 2.2. Base Legal Según el Derecho Internacional:
 - Tratados, Costumbre y Principios Generales del Derecho.
 - 2.2.1. Tratados.
 - 2.2.2. Costumbre Internacional.
 - 2.2.3. Principios Generales del Derecho.
- 2.3. Jurisprudencia Internacional.
 - 2.3.1. Arbitraje del Trial Smelter.
 - 2.3.2. Caso del Estrecho de Corfú.
 - 2.3.3. Caso del Lago Lannoux.
 - 2.3.4. Caso del Gut Dam.
- 2.4. Conclusiones.

CAPITULO 3.

RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR CONSECUENCIAS PERJUDICIALES DE ACTOS NO PROHIBIDOS POR EL DERECHO INTERNACIONAL.

- 3.1. Introducción.
 - 3.1.1. Formas de Responsabilidad sin Hecho Ilícito.
- 3.2. Normas Primarias y Secundarias.
- 3.3. Fundamento de la Responsabilidad Internacional.
 - 3.3.1. Importancia del Daño.
 - 3.4.1. Deber de Prevención.
 - 3.4.2. Deber de Reparación de Daño o Pérdida.
 - 3.4.3. Deber de Cooperación.
 - 3.5.1. Necesidad de un Nuevo Tema en la Comisión de Derecho Internacional.
 - 3.5.2. ¿Codificación o Desarrollo Progresivo?
 - 3.5.3. El Problema de la Comisión de Derecho Internacional.

3.6. Síntesis y Conclusión Responsabilidad por Ilícitud y Responsabilidad Causal

CAPÍTULO 4.

ANÁLISIS DE LA RESPONSABILIDAD BAJO CASOS CONCRETOS.

4.1. Caso "Amoco Cádiz".

4.1.1.1. Antecedentes.

4.1.1.2. Catorce Años de Litigio Jurídico.

Las Principales Fases del Proceso.

4.1.2. Limitación de la Responsabilidad.

4.1.2.1. Derecho Interno de los Estados Unidos de Norteamérica.

4.1.2.2. Derecho Internacional.

4.1.2.3. Comparación entre Derecho Interno e Internacional.

4.1.2.4. Responsabilidad Internacional por Derrame de Hidrocarburos.

Cuadro sinóptico.

4.1.3. Aplicación del Derecho.

4.1.3.1. Aplicación del Derecho Norteamericano por el Juzgado de Distrito.

4.1.3.2. Análisis de la Corte.

4.1.4. El Derecho Ambiental Relativo a la Contaminación Marítima.

4.1.4.1. Elementos de Solución.

4.1.4.1.1. Ensayo de la Definición de Daño Ambiental o Daño Ecológico.

4.1.4.1.2. Aplicación del Concepto de "Daño Ecológico".

4.1.4.1.2.1. Los Métodos de Evaluación.

4.1.4.1.2.2. La Duración del Daño Ecológico.

4.1.4.1.2.3. La Relación de Causalidad.

4.1.4.1.2.4. Determinación de la Ley Aplicable.

4.1.4.2. Los Elementos de Crisis.

4.2. Caso del "Pozo Ixtoc-I".

4.2.1. Antecedentes.

4.2.2. Lo Novedoso del Caso.

4.2.2.1. Puntos Jurisdiccionales.

4.2.3. Inmunidad de Jurisdicción del Estado Extranjero.

4.2.3.1. Inmunidad de Jurisdicción Soberana de Acuerdo al Derecho Norteamericano.

4.2.4. Acción Judicial en Contra de PEMEX ante los Tribunales Norteamericanos.

4.2.3.2. Inmunidad de Jurisdicción Soberana en Derecho Internacional.

4.2.4.1. Tesis de los Abogados de PEMEX.

4.2.4.2. Negligencia.

4.2.4.3. La Posición de PEMEX.

4.2.5. Responsabilidad por Corporaciones que Realizan Negocios.

4.2.5.1. PERMARGO.

4.2.5.2. En Cuanto a la Demanda Introducida por SEDCO.

4.2.6.1. El Caso por una Comisión Permanente Internacional para México y los Estados Unidos.

4.2.6. Cooperación Internacional.

4.2.6.2. El Dilema de la Responsabilidad por Derrame de Hidrocarburos por Operaciones Fuera de la Costa.

4.3. Conclusiones.

4.3.1. Las Últimas Medidas que han Sido Tomadas.

4.3.2. El Trabajo de la Organización Marítima Internacional.

4.3.3. Desarrollo del Derecho Internacional del Medio Ambiente y Marítimo.

CAPÍTULO 5 PROTECCIÓN DE LOS ECOSISTEMAS MARINOS EN EL DERECHO INTERNACIONAL.

5.1. Convenciones.

5.1.1. Convenio Internacional para la Prevención de Contaminación del Mar por Hidrocarburos de 1954 (OILPOL).

5.1.2. Acuerdo Voluntario de Responsabilidad por Daños Causados por Contaminación de Petróleo (TOVALOP).

5.1.3. Contrato Concerniente a un Suplemento Interino de Responsabilidad de Tanques (CRISTAL).

5.1.4. Conferencia de Bruselas.

5.1.5. Convenio de Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación por Derrame de Hidrocarburos (CLC).

5.1.6. Convenio que Establece la Creación de un Fondo de Compensación ("Fondo").

5.1.7. Convenio Internacional sobre Intervención en Altamar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos. (INTERVENTION/69).

5.1.8. Conferencia Internacional sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas y Limitación de la Responsabilidad, 1996.

5.1.9. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (III Convemar).

5. 2. Responsabilidad Objetiva por Contaminación de Acuerdo a Dichas Convenciones.

5.2.1. Cuadro Sinóptico.

5.3. Participación de México en dichas Convenciones.

5.4. Lagunas y propuestas para un futuro.

5.5. Conclusiones.

5.6. Cuadro Sinóptico.

Conclusiones.

Cuadro Sinóptico.

Apendice con Artículos.

Carta de las Naciones Unidas.

Estatuto de la Corte Internacional de Justicia.

Plan Esquemático de Barboza.

Declaración de Estocolmo.

Declaración de Río.

Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 1982.

Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las

Aguas del Mar por Hidrocarburos (CLC).

Convenio Internacional sobre la Constitución del Fondo Internacional de Compensación por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 (Fondo).

Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos.

Código Civil Vigente para el Distrito Federal y para la República en Materia Común.

Ley de Inmunidad Soberana de los Estados Unidos de Norteamérica.

BIBLIOGRAFIA.

Libros y revistas.

Jurisprudencia.

Documentos: de derecho internacional; de derecho regional e interno.

Diccionarios.

INTRODUCCIÓN.

Responsabilidad Internacional del Estado por Derrame de Hidrocarburos en el Mar.

La tesis sobre la que se borda este trabajo de investigación es la afirmación de la existencia en derecho positivo de una responsabilidad objetiva en el campo del Derecho Internacional Público por actividades no prohibidas por el Derecho Internacional. Se desarrollará concretamente la problemática concerniente a los derrames de hidrocarburos en el mar.

En el capítulo primero se hablará del tratamiento que da el Derecho Internacional Público a la figura de la responsabilidad en general y del papel de los Estados y de los individuos. Es claro que por tratarse de Derecho Internacional, se tratará el reclamo de un Estado a otro, y, sólo cuando se acuda a los tribunales domésticos, los individuos tendrán derecho de acción.

El capítulo segundo consta de una diferenciación entre los distintos tipos de responsabilidad existentes. De los matices y diferencias fundamentales que se han dado en el controvertido campo de la responsabilidad. Del desarrollo de la responsabilidad subjetiva a la objetiva hasta llegar a la absoluta. El tratamiento de la responsabilidad por riesgo creado, por actividades ultrarriesgosas o por actividades no prohibidas por el Derecho Internacional conocida comunmente como responsabilidad objetiva. Mas adelante se examinan las fuentes del Derecho Internacional Público a fin de conocer la teoría dominante o probar la existencia de cada tipo de responsabilidad en cada una de ellas.

El capítulo tercero se avoca en concreto a los Actividades no Prohibidas por el Derecho Internacional, así como su tratamiento ante una Comisión especializada de las Naciones Unidas. Es decir, a la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, la cual ha tratado el tema desde 1978.

El capítulo cuarto esta dedicado a analizar la técnica jurídica en dos casos importantes en el derecho internacional y la trascendencia de esta para la cuestión de la indemnización; el primero reviste la importancia del litigio, del manejo y conocimiento del derecho, se trata del Caso del Pozo Ixtoc-1; el segundo es el Caso del Buquetanque Amoco Cadiz y sirve para conocer lo conflictivo y tardado que puede ser un juicio en esta rama. En este capítulo se observa claramente la evolución del Derecho Marítimo así como del Derecho Ambiental.

En el capítulo quinto y último se hace una reseña de los Tratados Internacionales en las áreas de la responsabilidad, prevención y

tangencialmente, la indemnización. Se recalca la labor de la Organización Marítima Internacional y la postura de México respecto a la firma de las Convenciones. Aquí se sintetiza la idea planteada a lo largo del trabajo. El punto consiste en demostrar que a pesar de lo difícil de la casuística, es gracias a ella y en las convenciones donde se plasma y reafirma la existencia de una responsabilidad objetiva o estricta, que en ocasiones se negocia inclusive absoluta.

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES.

- 1.1. El Estado en la Comunidad Internacional.**
- 1.2. Los Derechos y las Obligaciones de los Estados ante la Comunidad Internacional.**
- 1.3. Responsabilidad del Estado con respecto al Estado.**
- 1.4. Responsabilidad del Estado en Relación al Individuo.**
- 1.5. Aspectos Procesales.**

1.1. El Estado en la Comunidad Internacional.

La condición de Estado lleva consigo la de miembro de la comunidad jurídica internacional.

El Estado es el sujeto de Derecho Internacional por excelencia, es por medio de sus órganos que se regulan las relaciones políticas, económicas, militares, etcétera.

Jurídicamente hablando, el Estado es quien tiene el control del poder, ahora bien hay organizaciones transnacionales que tienen un peso decisivo en las actividades comerciales, pero ese es otro problema, el punto reside en que no son sujetos del Derecho Internacional, aunque, como veremos en el siguiente subtema, hay discusión sobre el papel que juegan los individuos en el Derecho Internacional. La creciente complicación de la civilización industrial ha producido la necesidad de la creación de instituciones internacionales a las que se les considera como elementos formadores del marco constitutivo de la comunidad internacional.

Todo poder estatal exhibe un doble carácter o ambivalencia esencial, producto de la sociedad, se vuelve también y cada vez mas productor de aquélla, de fuerzas y relaciones de la sociedad, de su crecimiento y desarrollo. El Estado juega el papel de creación de interdependencias, de solidaridades, de integraciones de grupos e individuos en un orden social unificado y estable, sin dejar de tender siempre a su autoafirmación como institución con autonomía relativa ante la comunidad internacional.¹

La "Comunidad de Estados" no es una entidad rígida, sino que es un tipo de organización social y cabe, naturalmente que surjan, diversas fórmulas de ordenación social del mundo. Así por ejemplo el derecho de las minorías nacionales establecido después de la Primera Guerra Mundial sometió a un

¹ Kaplan, Marcos, Estado y Sociedad, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México 1978, p. 205.

control de la Sociedad de las Naciones el trato inferido a determinados grupos de gobernados, concediéndoles además un derecho de petición ante dicho organismo. Pero ello era tan insignificante que no altera esencialmente el primero. En cambio, la implantación de un derecho de queja individual contra el Estado propio ante un órgano de la Organización de las Naciones Unidas, por supuesta infracción de los derechos humanos, supondría un acercamiento a una regulación supranacional, pues entonces la vía jurídica de los ciudadanos no quedaría limitada al Estado propio, en todas las materias.² Desde este punto de vista, limitar la autonomía estatal sería un postulado político, no de un fundamento jurídico-positivo.

Las relaciones internacionales son concebidas en parte como expresión y proyección de la estructura global del Estado. El Estado se desarrolla y presenta como aparato diferenciado, especializado y permanente de acción política y de gestión administrativa. La organización que le caracteriza, es centralista, compleja y de grandes dimensiones. Cada sociedad global especialmente delimitada, se relaciona hacia el exterior con otras sociedades. "...el progreso de la democracia - que tanto ha contribuido al poderío y a la eficiencia del Estado- no ha venido acompañado por una moderación en la actitud con que los Estados se miran mutuamente. Por el contrario, ha traído el desarrollo de un nacionalismo a veces exagerado, y ha redundado, inevitablemente en el debilitamiento de todas las fuerzas que actúan en favor del internacionalismo. Por otra parte, la creciente complicación de la civilización industrial debe producir- y ya ha producido una creciente interdependencia de los Estados, de suerte que los "asuntos exteriores" han pasado a ser sólo un aspecto de los "asuntos nacionales", y pocos asuntos quedan ya como verdaderamente domésticos."³

Los Estados, no pueden ignorar ni aún entre ellos mismos el cuerpo del Derecho Internacional Consuetudinario. Deben observar los principios de "justicia" y "equidad". El vigor continuado del proceso de creación del Derecho Internacional se observa también con el fenómeno de suscripción de tratados con otros Estados y organizaciones internacionales.

Recalquemos, que se han llevado a cabo conferencias ad-hoc, donde se han suscrito tratados multilaterales entre los Estados. Los gobiernos se han

²Vedross, Alfred, Derecho Internacional Público, Ed. Aguilar, 4a. reimpresión, España 1974, p. 171.

³Sorensen, Max, Manual de Derecho Internacional Público, "Fondo" de Cultura Económica, cuarta reimpresión, México 1992, p. 58.

interesado en negociaciones de diversa índole y la preocupación por el ecosistema es uno de tantos.

La comunidad internacional se llega a ver lesionada por las actividades que un Estado lleve a cabo. "La responsabilidad internacional puede configurarse por la lesión directa de los derechos de un Estado y también por un acto u omisión ilegal que causa daños a un extranjero."⁴ El problema del deterioro del medio es pues un asunto que atañe al globo entero. En contrapunto, el Estado ve afectada su soberanía cuando se trata de problemas como los que resultan de deberes para con los otros Estados y la Comunidad Internacional. Esas limitaciones pueden surgir desde la aplicación de principios generales de derecho, hasta, por problemas de carácter político. Como es de esperarse, surgen conflictos que habrán de ser resueltos por tribunales internacionales, llegado el momento.

Por ello es importante el siguiente subtema.

1.2. Los Derechos y las Obligaciones de los Estados ante la Comunidad Internacional.

Los Estados soberanos que defienden celosamente su espacio interno y sólo aceptan compromisos limitados hacia afuera, sin embargo, no dejan de ser afectados y modificados cada vez más por una constelación de fuerzas, estructuras y dinámicas económico-políticas. Su soberanía estatal-nacional es sometida a coacciones y exigencias que les imponen formas de suprasoberanía, de hecho o por consenso y *de iure*. Surgen y perduran discrepancias y brechas entre dos polos de la nueva situación histórica, que plantean grandes problemas al respecto.⁵

En principio, la independencia de los Estados unos frente a otros tiene, entre otras consecuencias, la de que ninguno de ellos, en cuanto sujeto de Derecho Internacional, se encuentra sometido al ordenamiento jurídico de otro. El principio *par in parem non habet imperium*, implica una inmunidad absoluta, pues en la medida en que un Estado aparece como titular del poder público, no se encontrará sometido a la legislación, ni a la administración, ni jurisdicción de otro Estado. Un Estado se encuentra limitado única y exclusivamente al Derecho Internacional Público.

⁴ *Ibidem*, p. 511.

⁵ Kaplan, Marcos, *Revolución Tecnológica, Estado y Derecho*, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México y Petróleos Mexicanos, México 1993, tomo IV, p. 187.

Si bien es cierto, como afirma Sorensen,⁶ que los tribunales de un Estado habitualmente respetan la jurisdicción de los otros e imponen limitaciones sobre la propia, "A veces, los Estados invocan su "soberanía" para abstraerse a una obligación jurídico-internacional. Señalemos a este respecto que sobre la base del Derecho Internacional Público, un Estado puede en principio asumir cualquier obligación, incluso renunciar a su independencia e incorporarse a otro Estado"⁷.

Es otra la situación cuando un Estado aparece como titular de un derecho privado en el extranjero, según la antigua práctica judicial, se eximía de la jurisdicción extranjera a los Estados incluso como sujetos de derechos privados, a no ser que se sometieran libremente a ella. Hoy en día, se limitan a excluir de la jurisdicción los actos que los Estados realizan *iure imperii* y no los que llevan a cabo *iure gestionis*, debiendo resolverse según la *lex fori* la cuestión de si se trata de un acto *iure gestionis*.

"De acuerdo a la doctrina moderna, la base de la responsabilidad del Estado por los actos de los individuos no consiste en la complicidad con el autor, sino sólo en el hecho de que el Estado deja de cumplir con su deber internacional de impedir el acto ilícito o, en defecto de ello de detener al ofensor y someterlo a la justicia".⁸ También se habla de un incumplimiento si el Estado no ha incorporado a su derecho interno las normas acordadas en convenios internacionales. Y, aún mas se considera como responsable al Estado aún en el caso de actividades no prohibidas por el derecho internacional en el caso de haber un daño causado por sus individuos.

El Derecho Internacional comenzó a estudiarse de manera sistemática hace aproximadamente cuatrocientos años, sus reglas no han sido recopiladas en ningún código formal. Su autoridad deriva de la costumbre - no escrita.-⁹ Algunas normas provienen de la costumbre, otras de los tratados suscritos por los Estados. En ocasiones, los Estados incorporan a su legislación interna los tratados que suscriben con otros Estados. Lo que eficientiza su cumplimiento.

El tratadista Vedross¹⁰, hace hincapié en la existencia de derechos fundamentales de los Estados. " Hay en Derecho Internacional Público una serie de derechos llamados fundamentales. Pero no se trata de derechos cuya

⁶ Sorensen, Max, *op. cit.*, p. 71.

⁷ Vedross, Alfred, *op. cit.*, p. 11.

⁸ *Ibidem*, p. 530.

⁹ Brierly, J. L. . *The Basis of Obligation in International Law*, Selected and edited by Sir Hersch Lauterpacht and C.H.M. Waldock, reprint of the edition of Oxford 1958, Germany 1977, p. 307

¹⁰ Vedross, Alfred, *op. cit.*, p. 208 y ss.

modificación sea más difícil, ni tampoco de derechos de libertad, puesto que estos presuponen la existencia de un poder legislativo central, que falta en la esfera internacional. Solo en una comunidad internacional organizada serían posibles tales derechos fundamentales". Los Estados poseen estos derechos fundamentales simplemente por ser personas jurídicas internacionales, sin ellos, sería imposible una convivencia pacífica internacional.

Según Vedross, la doctrina tradicional solía admitir cinco derechos fundamentales, entonces, menciona que el germen de estos se encuentra en el artículo 2o párrafo 7o de la Carta de las Naciones Unidas. Estos derechos son: derecho a la independencia, a la propia conservación, a la igualdad, al honor y al comercio. Mas adelante, este autor, hace una crítica en cuanto a que en sentido jurídico, a un derecho debe corresponderle un deber y ejemplifica con la cooperación internacional. Luego explica el derecho a la supremacía territorial, a la independencia, a la comunicación necesaria entre los Estados y al respeto que se deben los Estados dentro de la comunidad internacional. También subraya la importancia de el respeto a la independencia política y a la inmunidad de los Estados. Aquí hace referencia a lo que discutimos en el punto 1.1., esto es, el papel del Estado como titular de derechos de supremacía y de derechos privados.¹¹

Por lo que respecta a derecho positivo, podemos encuadrar en normas fundamentales de Derecho Internacional, como lo que se reconoce como fuentes del Derecho Internacional.

Respecto a las fuentes del Derecho, algunos autores distinguen entre lo que nombran "Hard Law" y "Soft Law".

Las primeras son las que se encuentran enumeradas en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Y son: las convenciones, la costumbre internacional, los principios generales del derecho, las decisiones judiciales, la doctrina, estas de manera subsidiaria y la Corte puede decidir conforme a la equidad¹².

Las segundas se encuentran constituidas por las resoluciones de las organizaciones internacionales, como por ejemplo la Organización de las Naciones Unidas. Sobre estas resoluciones ahondaremos mas adelante¹³.

¹¹ Vedross, Alfred, op. cit., p. 208.

¹² Vid apéndice de esta tesis para los textos de los artículos 38 y 59 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia.

¹³ Siqueiros, José Luis y García Moreno, Víctor Carlos, opinion emitida en una conferencia organizada por la Asociación Mexicana de Estudiantes de Derecho Internacional el mes de septiembre de 1992 en la "Casa del Risco", San Angel; así como también en el salón de clase del prof. García Moreno, periodo 1992-2 y en la dirección mi equipo en el concurso del simulacro de

Principios y normas como las concernientes, al arreglo pacífico de controversias, el asilo diplomático, el asilo territorial, la igualdad de los Estados, la independencia de los Estados, las inmunidades diplomáticas, la libertad de los mares, la libre determinación de los pueblos, los límites de los Estados, el principio de *pacta sunt servanda* y *rebus sic stantibus*, los principios que rigen las relaciones de amistad y de cooperación entre los Estados, y tantas otras instituciones de Derecho Internacional, se han venido desarrollando a lo largo de los tiempos, sobretudo desde la creación de la Sociedad de las Naciones, y posteriormente con los acuerdos de Bretton Woods.

La Carta de las Naciones Unidas establece en su capítulo primero los propósitos y principios que habrán de regir a la comunidad internacional¹⁴. Para los fines de esta tesis recalcaremos el principio de cooperación y ayuda mutua. La sociedad internacional ha crecido mucho desde su creación y la problemática también ha cambiado. Actualmente encontramos que los Estados deberán hacerse responsables, no sólo de actividades prohibidas por el Derecho Internacional, sino por actividades no prohibidas. Y se harán responsables por sus actos y por las de sus individuos. Cabe mencionar que alrededor de ciento ochenta y cinco Estados han firmado esta carta, cuando en su inicio firmaron cincuenta y un Estados mas Polonia.

La Organización de las Naciones Unidas se ha encargado de una tarea urgente en nuestro tiempo, esta es, la labor de codificación del Derecho Internacional. Este fenómeno es un indicativo del progreso de este derecho. Es un factor importante en el impulso del desenvolvimiento posterior de este sistema legal. Su función es, reducir el caos creciente, organizar y sistematizar el cuerpo amorfo y no muy coherente del derecho de gentes.

Al examinarse el trabajo de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, que se viene realizando desde hace cuarenta y cinco años, se observará que son ya varios los logros. Por ejemplo, varios de sus proyectos se han convertido en reglas aceptadas, como el relativo a inmunidades de funcionarios diplomáticos, el régimen de altamar, la plataforma continental, las mismas que se refieren al genocidio. Otros avances lo constituyen, el de las reservas a los tratados multilaterales, los relativos al procedimiento arbitral, la eliminación del apátrida, etc.

Corte Internacional de Justicia "Philip C. Jessup International Law Moot Court Competition" en marzo de 1993.

¹⁴ Vid apéndice de este trabajo de investigación para consultar el texto del Capítulo primero de la Carta de las Naciones Unidas que establece los propósitos y principios de la organización.

En este sentido, no debe perderse lo que nos señala al respecto César Sepúlveda:

“La Comisión de Derecho Internacional se encuentra limitada, por ejemplo en lo que hace a la materia codificable. Según el artículo 15 de su Estatuto, este cuerpo puede solo dedicarse a exponer el derecho existente, cuando hay concenso evidenciado por una larga costumbre. “En donde ya ha habido práctica extensa de los Estados, precedentes y doctrina”. Quedan afuera, por lo tanto, cuestiones sobre las que existe una copiosa y reiterada experiencia, pero donde hay divergencias...”¹⁵

Durante sus primeros treinta y cinco años de existencia, la Comisión ha conocido unos veinte temas, y únicamente han fructificado, siete de ellos, estos son: el derecho de los espacios marítimos, estas son las cuatro Convenciones de Ginebra de 1958; el derecho de las inmunidades diplomáticas, recogido en la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas de 1961; el derecho consular, consagrado en la Convención de Relaciones Consulares de Viena de 1963; el Derecho de los Tratados, contenido en las Convenciones de 1969, de 1976 y de 1986; la representación de los Estados en sus relaciones con las Organizaciones Internacionales, recogida en la Convención de 1975; y la Convención de Sucesión de Estados en materia de Tratados, de Viena en 1978.

Según el internacionalista César Sepúlveda, la labor de la Comisión es criticable, por ejemplo, las tres Convenciones referentes a los temas del derecho diplomático, paradiplomático y consular, sólo se recogen del derecho consuetudinario sin agregar nada nuevo¹⁶ y la codificación sobre reglas de Derecho del Mar, no han satisfecho del todo.

Habrà que señalar que, la Comisión de Derecho Internacional, no es el único órgano “codificador” de las Naciones Unidas, ya que existen otros, como la Sexta Comisión de la Asamblea General, así como comités especiales de representantes de Estados que se han formado *ad hoc*, por ejemplo el que preparó el texto de los Principios de Derecho Internacional que rigen las Relaciones de Amistad y de Cooperación entre los Estados; el Grupo de los Cuarenta que redactó la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados; Las Conferencias sobre Derecho del Mar, que desembocó en la de III Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar adoptada en 1982 en Montego Bay, Jamaica.

¹⁵ Sepúlveda, César, Derecho Internacional, Editorial Porrúa, decimosexta reimpresión, México 1991, p. 11114 y ss.

¹⁶ Ibidem, p. 113.

El internacionalista Carlos Castañeda,¹⁷ ha propuesto otra manera de creación de algunas normas de Derecho Internacional, esto es, a través de la aplicación del principio de mayoría en asambleas generales. A lo cual, Sepúlveda opina que este método garantizaría la participación de los Estados débiles y de los nuevos, que no tuvieron parte en la creación del derecho consuetudinario tradicional. Esto es lo que anteriormente señalábamos como posible fuente del derecho. Este método podría emplearse de manera "subsidiaria, excepcional y de limitada aplicación", sería una *cuasi* legislación por las organizaciones internacionales generales y regionales.

Retomando el punto de la Comisión de Derecho Internacional, esta, fué creada por la Resolución 174/II de la Asamblea General el 21 de noviembre de 1947, ha trabajado el tema de la Responsabilidad del Estado prácticamente desde sus inicios. Ya en el año de 1956, encontramos los informes del Relator García Amador, también son importantes los trabajos del Relator Roberto Ago y, mas adelante, la Comisión, se ha encargado de trabajar este tema respecto de actos no prohibidos por el Derecho Internacional, *vr.gr.* en el cuarenta y cinco periodo de sesiones el Relator Julio Barboza en el año de 1993 presentó un noveno informe. Esto quiere decir, que la materia de Responsabilidad es difícil y controvertida, sobretodo porque el hecho de que un Estado acepte, o en su caso se le finque responsable por un daño, implica un deber de reparar, en cualquiera de sus modalidades.

La comunidad de Estados se ha ido convirtiendo paulatinamente en una multiforme comunidad internacional. El Derecho Internacional contemporáneo, comprende normas cuyo objeto son las relaciones entre Estados y las relaciones entre los Estados y otras agrupaciones, reconocidas como sujetos de Derecho Internacional e incluso algunas de sus normas regulan directamente la conducta de los individuos. Las primeras implicarán sanciones colectivas y las segundas, emanadas de órganos internacionales, sanciones individuales (ejecución y sanciones individuales, medida coercitiva de la administración, etc.)

El internacionalista Alf Ross, da una definición amplia de Derecho Internacional Público, lo define como normas que regulan las relaciones de todas las comunidades soberanas entre sí.¹⁸ Por el contrario, Kelsen y Schelle rechazan en principio esta definición, ya que consideran que el

¹⁷ Castañeda, Carlos, El Valor Jurídico de las Resoluciones de las Naciones Unidas, El Colegio de México, México 1967, p.6, 20, 140 Y 177.

¹⁸ Ross, Alf, citado por Vedross, Alf, en op. cit. p. 92-3.

Derecho Internacional Público además, impone deberes y derechos a los individuos.

De cualquier modo, en el plano internacional, el Estado es el sujeto destinatario directo y efectivo de un derecho o de una obligación. Es entonces importante, analizar la relación que se guarda entre los Estados y los individuos al momento de hablar de responsabilidad.

1.3. Responsabilidad del Estado Respecto del Estado.

Comencemos con hacer una diferenciación entre obligación y responsabilidad. Para Kelsen¹⁹, la diferencia entre obligación y responsabilidad es que, mientras un individuo puede obligarse únicamente ante su propia conducta, puede fincársele responsable, esto es, propenso a una sanción, no solo por su conducta, sino por la de otros. Es esta pues la situación en la que un Estado se encuentra en el Derecho Internacional. Ya por varias razones que analizaremos mas tarde.

Una de ellas, puede ser el siguiente caso: "El titular de un derecho u obligación puede no ser quien figura como tal en la letra de un tratado, sino que es quien efectivamente hace valer su derecho o asume la obligación. Si una organización aparece como titular de una obligación o de un Derecho Internacional en un tratado, pero esa obligación o ese derecho es efectivamente asumido por otro ente, aquélla carecerá de personalidad internacional y será tenida sólo como órgano de este último, que será el verdadero sujeto internacional."²⁰

Como ya mencionamos, el Estado es el que asume el papel ante una reclamación en el ámbito internacional.

"...La responsabilidad del Estado en Derecho Internacional es una responsabilidad de tipo colectivo, en virtud de que la individualización de la sanción se hace efectiva en contra de los miembros de la comunidad jurídica estatal por el incumplimiento de las obligaciones internacionales relativas a los órganos del Estado. Esta forma de responsabilidad no equipara en sentido estricto, las cualidades de sujeto obligado y sujeto responsable; esta equiparación es posible observarla, sin embargo, en relación con la estructura

¹⁹ Kelsen, Hans. Principles of Public International Law, Revised and edited by Robert W. Tucker. The John Hopkins University, Second Edition, 1967, U.S.A., p. 8.

²⁰ Barberis, Julio, Los Sujetos del Derecho Internacional Actual. Editorial Tecnos. Colección de Ciencias Sociales, Serie de Relaciones Internacionales. Madrid 1984, p.25.

de la forma de la responsabilidad individual, en donde el sujeto responsable es sancionado a consecuencia de su propia acción u omisión ilícitas".²¹

La responsabilidad, es entonces, la relación jurídica que se establece entre el que comete el hecho delictivo o incumple una obligación, y la sanción que se dirige contra el autor del hecho o acto ilícito o, contra otro u otros individuos, cuya relación con el individuo que efectivamente cometió el hecho o acto ilícito es determinada por el orden jurídico.

En el siguiente capítulo explicaré las distintas teorías respecto a los elementos necesarios para que la responsabilidad sea fincada. De esta manera, se hace necesaria la distinción entre la responsabilidad subjetiva, la responsabilidad objetiva y la responsabilidad total o absoluta.²²

Según la opinión dominante, solo pueden ser sujetos del acto ilícito o de reclamación internacional los Estados y otras comunidades sometidas al Derecho Internacional, mas no los individuos. Solo por excepción surge una responsabilidad individual, ya que los individuos no son sujetos sino objeto del Derecho Internacional.²³

"Según el Derecho Internacional Común, un sujeto de Derecho Internacional que infringe una norma jurídico-internacional, común o particular, es responsable con respecto al sujeto perjudicado. Este principio se reconoce de una manera general en la práctica internacional. En la Conferencia codificadora de la Haya de 1930, nadie lo puso en duda. Su negación implicaría la destrucción del Derecho Internacional, puesto que el no admitir la responsabilidad consiguiente a un entuerto suprimiría el deber de los Estados de comportarse de acuerdo al Derecho Internacional."²⁴

La naturaleza de la responsabilidad del Estado, no se encuentra basada en la noción de delito en el sentido en que se utiliza en Derecho Interno. Brownlie²⁵ explica que la "responsabilidad internacional", refiere tanto al incumplimiento de un tratado como al incumplimiento de otro deber establecido legalmente.

²¹ Gómez-Robledo Verdusco, Alonso, Temas Selectos de Derecho Internacional, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México 1986, p. 235.

²² La responsabilidad subjetiva surgió con Hugo Grocio y el padre del Derecho Internacional Francisco de Vitoria, en España. La responsabilidad objetiva la toma el Derecho Internacional del Derecho Civil y la Teoría de las Obligaciones a partir del siglo XX. La responsabilidad absoluta, la proponen los ecologistas con el ánimo de hacer obligatoria la responsabilidad de los buques del Estado que gozan de "Inmunidad soberana". Salgado y Salgado, José Eusebio, Dr., tutoria para la elaboración de este trabajo, mayo de 1994.

²³ Por ejemplo, la responsabilidad por crímenes de guerra en tribunales *ad hoc*.

²⁴ Vedross, Alfred, op.cit., p. 297.

²⁵ Brownlie, Ian, Principles of Public International Law, Clarendon Press, London, 1973, p. 440-73.

Todos los derechos de carácter internacional, traen como consecuencia la responsabilidad internacional. Si no se cumple con la obligación, la consecuencia necesaria es la responsabilidad de cumplir con la reparación. Aun cuando no se haya estipulado en la convención el deber de reparar.

Por lo pronto, "Es un principio de Derecho Internacional, y aún un concepto general del derecho, que ante cualquier incumplimiento de un compromiso se impone la obligación de efectuar una reparación"²⁶

Sin embargo, son varios problemas los que surgen, el primero respecto del *locus standi*, esto es del derecho de una parte a comparecer ante un tribunal, y el segundo, respecto de la imputabilidad. Por lo que no deben hacerse generalizaciones al respecto de la responsabilidad internacional, sino que debe analizarse en cada caso la procedencia o no de la reclamación.

1.4. Responsabilidad del Estado en Relación al Individuo.

"Es preciso distinguir aquí los casos en que una conducta humana se halla regulada por el derecho de gentes de manera directa o indirecta. Kelsen estima que existen situaciones en que la conducta de un individuo es regulada directamente por el orden internacional como permitida, prohibida u obligatoria. En la mayoría de los casos, sin embargo, esto no ocurre así, pues el Derecho Internacional se refiere directamente a entidades tales como el Estado, la Iglesia, las organizaciones internacionales, etc. A su vez, los ordenamientos jurídicos de estas entidades se refieren de manera directa a los individuos. De cualquier modo, en general, los individuos son regidos indirectamente por el Derecho Internacional. El derecho de gentes regula en estos casos la conducta de los individuos de la misma manera en que lo hace el orden jurídico de un Estado respecto de los miembros de una persona jurídica."²⁷

Son objeto del acto ilícito internacional o del incumplimiento de una obligación internacional, según el Derecho Internacional común, comunidades directamente sometidas al Derecho Internacional. De esta manera, si se causa un daño a un extranjero, no es él, sino el Estado quien tiene derecho a una reclamación jurídico-internacional, es este quien tiene el *locus standi*. Claro, como ya mencioné, si mediante un tratado internacional, se ha establecido que determinados individuos, puedan exigir la reparación,

²⁶ Chorzow Factory Indemnity Case, 1928, Permanent Court of International Justice, Ser. A, No. 17, p. 29, ver. L. C. Green, International Law Through the Cases, Stevens & Sons, Limited, Second edition, London, 1959, p.

²⁷ Barberis, *op. cit.*, p. 22.

nos encontramos frente a una excepción. De cualquier modo, su fuerza será siempre menor a la de un Estado, y la imposición de la sanción quedará siempre reservada a los Estados o a la de una organización internacional.

"Comunmente se admite que un Estado no responde por el incumplimiento de una obligación ni por hechos ilícitos de los particulares, nacionales o extranjeros. No obstante, un Estado será responsable si sus órganos omitieron tomar las medidas de prevención o represión que el Derecho Internacional prescribe, es preciso que a ella se añada el incumplimiento de una obligación o el acto ilícito de un particular."^{28 29}

1.5. Aspectos Procesales.

Cuando tratamos el problema de la parte procesal, es importante considerar, que tipos de leyes son las aplicables para la solución del problema. En concreto el punto es saber cuando los procedimientos legales se instituyen para ser resueltos por un Estado frente a otro, de un individuo ante un Estado, de un Estado frente a un individuo o de individuos entre ellos.³⁰

1.5.1. Litigios entre Estados.

Cuando un Estado se siente agraviado por actos que van, por ejemplo en detrimento del ambiente, y éstos son cometidos por otro Estado, por ejemplo, en casos de pruebas nucleares, leyes internas emitidas en contra de disposiciones del Derecho Internacional en materia del medio ambiente, etc. El Estado, tiene dos vías de defensa posibles. La primera sería la de demandar ante sus tribunales locales, o bien, si esta previsto en un tratado internacional, apelar ante una corte internacional, pero previamente deben agotarse las instancias diplomáticas correspondientes.

1.5.2. Litigios entre Individuo y Estado.

Un particular que ha sido dañado por actos de un Estado, no tiene manera de acudir ante un tribunal internacional como tal. Debe hacerlo a través de su Estado, en caso de que este asuma tal petición, y solo mediante el previo agotamiento de los recursos locales.

²⁸ Vedross, Alfred, op. cit., p. 315.

²⁹ Esta matización de la doctrina dominante es de gran importancia para medir la cuantía de la reparación.

³⁰ Rest, Alfred, International Protection of the Environment and Liability- The legal Responsibility between the States and Individuals in Cases of Transfrontier Pollution, Institute for International and Comparative Law of the University of Cologne, Berlin 1978, p. 14.

Algunos, dice Alf Rest, han tratado de alcanzar un derecho de acción ante los tribunales apoyándose en documentos como La Declaración del Medio Humano de 1972, tratando de acudir ante la Comisión de Derechos Humanos en Europa³¹. De cualquier modo, no se les ha concedido el *ius standi*.

1.5.3. Litigios entre Individuos.

Posiblemente los litigios mas comunes son los que se dan entre los individuos. Bajo este rubro, podemos encontrar dificultades procesales. De cualquier modo, a diferencia del procedimiento administrativo, donde las fronteras imponen limitaciones, los procedimientos procesales ofrecen en ciertos casos, el recurso para apelar ante una corte extranjera. A pesar de que el procedimiento civil internacional, se encuentra también regido por el principio de territorialidad de las leyes y por el de *lex fori*.

³¹ Cabe recordar que dentro de la tercera generación de derechos humanos se encuentra reconocido el derecho a un medio ambiente digno y sano.

CAPITULO 2. RESPONSABILIDAD SEGUN EL DERECHO INTERNACIONAL.

- 2.1. Alcance y límites de la Responsabilidad. Fundamento de la Responsabilidad. Responsabilidad Tradicional, clásica o Subjetiva. Responsabilidad Objetiva. Tendencia a la Responsabilidad Absoluta.
- 2.2. Base Legal Según el Derecho Internacional: Tratados, Costumbre Internacional y Principios Generales del Derecho.
- 2.3. Jurisprudencia Internacional: Caso del Estrecho de Corfú, Caso del Arbitraje Trial Smelter, Caso del Lago Lannoux, Caso del Gut Dam.
- 2.4. Conclusiones.

2.1. Alcance y Límites de la Responsabilidad. Fundamento de la Responsabilidad. Responsabilidad subjetiva. Responsabilidad Objetiva. Tendencia a la Responsabilidad Absoluta.

La responsabilidad del Estado respecto a obligaciones internacionales es de carácter jurídico. La inobservancia de una obligación constituye una violación internacional.

La consecuencia del incumplimiento de una obligación es la responsabilidad, ya penal, ya civil. En el capítulo anterior, se hizo mención del caso Chorzow Factory, donde en la sentencia dictada por la corte, se planteó que cualquier rompimiento de una obligación trae como consecuencia la reparación. El alcance de esta reparación se determina en gran medida dependiendo del tipo de responsabilidad al que se aduzca. La doctrina sobre este tema, ha manejado una serie de variantes, sin embargo son dos las principales corrientes, en palabras de Verdross, la que habla de responsabilidad subjetiva y la que habla de responsabilidad objetiva.

Es importante señalar que este es el punto crucial al momento de fincar la responsabilidad. El que se acepte la responsabilidad absoluta (*absolute liability*), la objetiva (*strict liability*) o bien si se toma en cuenta la noción de culpa o de falta, elementos subjetivos, será de vital importancia en el momento de la reparación del daño causado.

El Estado víctima del daño puede, sin perjuicio de un arreglo pacífico, obligar al Estado por medio de represalias e incluso por la guerra, a cumplir con sus obligaciones internacionales.

El término responsabilidad tiene muchos significados el que interesa para los fines de esta tesis, se refiere al acto jurídico y a sus consecuencias, a esto se le conoce como responsabilidad que trae aparejada la obligación de indemnizar ya sea con restitución o compensación, lo que para el derecho anglosajón es conocido como "liability" y no simplemente "responsibility".

La responsabilidad del Estado puede, según Oppenheim, ser principal o subsidiaria.

La responsabilidad "principal" es aquella en que incurre un Estado por sus propios actos, es decir, por los de su gobierno y por los actos de sus funcionarios, agentes o personas individuales, en virtud de orden o de autorización por sus nacionales o sus agentes, incluso por los de extranjeros que se encuentran en ese momento en su territorio, esa es la llamada responsabilidad "subsidiaria".

El profesor José Eusebio Salgado y Salgado y el maestro Sera Vázquez³², manejan los conceptos de responsabilidad "mediata" e "inmediata", en vez de "principal" y "subsidiaria"³³. Así pues, entendemos la responsabilidad inmediata cuando los Estados son directamente responsables por las violaciones y/o faltas cometidas por sus órganos, personas o instituciones cometidas bajo su mandato. Y la responsabilidad mediata cuando el Estado es responsable de modo indirecto por los daños causados, en violación de normas internacionales, por otros Estados que se encuentran en cierta situación de dependencia con él. Aquí, entendemos el caso de las Federaciones.

Ya que el Derecho Internacional es principalmente -aunque no de un modo exclusivo- un derecho entre Estados, es necesario que se haga responsable en determinado sentido a cada Estado por ciertos actos internacionalmente lesivos cometidos por sus funcionarios, sus nacionales y por aquellos extranjeros que residen en el territorio. Para el internacionalista Ian Brownlie es un error el que Oppenheim haya hecho esta distinción entre responsabilidad original y responsabilidad subsidiaria, pues en ella se basa el requisito de la imputabilidad, que según dice es un elemento superfluo, ya que lo que interesa es que ha habido un incumplimiento de una obligación³⁴.

La responsabilidad internacional del Estado parece entrar en juego como resultado del abuso del derecho reconocido por el Derecho

³² Sera Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público, Editorial Porrúa, decimoquinta edición, México 199, p. 351-352.

³³ Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, asesoría para la elaboración de este trabajo, junio de 1994.

³⁴ Brownlie, Ian, op. cit., p. 547-51, 605, 659-61, 666.

Internacional. Es obligación de los Estados obrar de buena fe. Así, por ejemplo, el deber de un Estado de no modificar el curso de un río en detrimento de los demás Estados ribereños tiene su origen en el mismo principio.

La máxima *Sic utere tuo ut alienum non laedas*, "Usa tu derecho de manera que no afectes a los demás", es tan aplicable en las relaciones entre los Estados como entre los individuos. Por lo tanto, sirve de base y fundamento a una parte substancial de la ley inglesa del *tort* (daño que acarrea la responsabilidad civil del autor), y a las figuras jurídicas correspondientes de otros sistemas de derecho.

El principio del no abuso del derecho es uno de aquellos principios generales del derecho reconocidos por los Estados civilizados que la Corte Internacional de Justicia tiene obligación de aplicar en virtud del Artículo 38 de su Estatuto. Sin embargo, la aplicación amplia de la doctrina todavía controvertida de la prohibición del abuso del derecho, no puede considerarse como un hecho cierto.

El origen en la doctrina y en la práctica del Derecho Internacional es todavía reciente y es preciso aguardar a que los tribunales internacionales la apliquen y desarrollen en forma concreta.³⁵

2.1.2. Fundamento de la Responsabilidad Internacional.

El problema del fundamento y las fuentes de una responsabilidad por parte del Estado, es uno de los mas complejos dentro de la teoría general del Derecho Internacional.

Durante mucho tiempo la doctrina se limitó a ciertos temas en particular, como el relativo a los extranjeros y a la reparación por daños y perjuicios causados a estos. Un desarrollo mas amplio se ha dado sobre la responsabilidad clásica, pero en lo que respecta a la responsabilidad por riesgo, este fenómeno es reciente.

De acuerdo a la evolución del estudio de la responsabilidad internacional, encontramos, al igual que en Derecho Interno, dos teorías que se enfrentan.

2.1.2.1. Responsabilidad Clásica, Tradicional o Subjetiva.

1) En la teoría de la falta o culpa, la cual continúa siendo la tradicional según la doctrina clásica formulada en primer lugar por Grocio, no basta el

³⁵ Verdross, Alfred, Derecho Internacional Público, Ed. Aguilar, 4a. reimpresión, España 1974, p. 367.

hecho que engendra responsabilidad internacional del Estado sea contrario a una obligación internacional, sino que además, ha de constituir una falta Esta falta puede consistir en omisión, dolo, negligencia, incumplimiento de la debida diligencia, etc.³⁶.

Charles Rousseau³⁷ narra como es que se explica históricamente esta teoría. En la época de su formulación, en mayor o menor grado, los poderes se confundían, sólo el príncipe podía con sus actos obligar al Estado: la falta del Estado era la falta del príncipe. Oppenheim se adhiere fuertemente a esta teoría de la falta.

Algunos autores sostienen la teoría de la culpa como fundamento de la responsabilidad internacional, pero desvinculada al elemento psicológico y subjetivo y entendiéndolo entonces como una falta de cuidado o negligencia.³⁸

El profesor Seara³⁹ señala la distinción que hace Kelsen, entre la responsabilidad fundada en la falta a la cual en la lengua sajona se le denomina "culpability" y a la fundada en el daño, a la cual se le denomina "liability" o "absolute responsibility".

2.1.1.2. Responsabilidad Objetiva.

2) La otra teoría se basa en el riesgo, es conocida también como responsabilidad objetiva sustentada en 1902 por Anzilotti, contraviniendo la noción heredada de Grocio, quien hablaba de la falta o culpa. Este concepto tiene su origen en el derecho civil como respuesta de no haber sido aceptada por el derecho penal⁴⁰.

La responsabilidad del Estado tiene un carácter puramente objetivo y se basa en una idea de garantía, en la que no interviene la noción subjetiva de falta. En este sistema, la responsabilidad sólo se funda en la relación de causalidad existente entre la actividad del Estado y el hecho contrario al Derecho Internacional. Para el británico Brownlie, esta teoría de la responsabilidad es más realista. Esta teoría esta basada en la analogía hecha del acto *ultra vires* y no de buscar una noción subjetiva como lo es la culpa en

³⁶ Sepúlveda, *op. cit.*, p. 240.

³⁷ Rousseau, Charles, Droit International Public., Paris, Dalloz, 1965, tercera edición, colección Précis Dalloz.

³⁸ García Moreno, La Responsabilidad Internacional del Estado Revisada, Jurídica, revista de la Universidad Iberoamericana, México 1981, p. 210.

³⁹ Seara, Modesto, *op. cit.*, p. 348.

⁴⁰ Joaquín Martínez Añaró, Teoría de las Obligaciones., Editorial Porrúa, tercera edición, México 1993, p. 158 y sigs.

una persona que puede no representar al Estado. Otros autores como Delbez, Guggenheim, Kelsen, Jiménez de Aréchega, O'Connell, Salgado y Salgado, Seara Vázquez, Sepúlveda, Sereni y Schwarzenberger son también partidarios de esta corriente⁴¹.

La doctrina especializada hace una distinción entre responsabilidad estricta y absoluta, aún cuando uno y otro concepto refieren a la responsabilidad objetiva, la primera admite causas excluyentes de responsabilidad.⁴² Estas causas pueden ser fuerza mayor o caso fortuito. Entonces la responsabilidad absoluta también se encuentra contemplada por la doctrina y en ocasiones se ha llegado a exigir por partes negociantes, a esto haremos mención mas adelante.

La connotación de responsabilidad estricta por tanto, refiere a la responsabilidad sin culpa y de este modo ha sido aplicado en las siguientes dos maneras de responsabilidad por causa, estas son: responsabilidad objetiva en derecho consuetudinario y la responsabilidad por consecuencias perjudiciales.

Muchos autores como Accioly, Ago, Burquin, Briery, Cavaré, Dahm, Morelli, Redslob, Rolin, Salvioli, Sperduti, Verdross, se han inclinado a favor de la teoría de la falta, sin embargo, algunos de ellos, sitúan una base "objetiva" en la que la falta se constituye cuando no se toman las medidas necesarias para un deber internacional, acercando de esta manera, a las dos corrientes.

En cuanto a las normas de Derecho Internacional, es obligada una infracción por parte del Estado para que pueda hablarse de responsabilidad. Nuevas formas de responsabilidad han surgido en el Derecho Internacional, dados los acelerados cambios y avances tecnológicos, así, se establece la noción del riesgo -principio de responsabilidad por riesgo creado- "En el Derecho Internacional, la teoría del riesgo se aplica no como un principio general de responsabilidad, sino en aquellos casos en que han sido previa y claramente definidos por las convenciones internacionales... Estas aplicaciones no se refieren primordialmente a la responsabilidad del Estado, sino la responsabilidad civil de acuerdo con el Derecho Interno aplicable. Sin embargo, el hecho de que los Estados hayan convenido en aplicar este

⁴¹International Law Enciclopedia.

⁴²Goldie, I. F. E., Liability for damage and the progressive development of international law, International Comparative and Law Quarterly, vol. 14, octubre de 1965, pp. 1200-1217.

principio en las convenciones tiene que afectar las reglas de la responsabilidad internacional en otros campos."⁴³

En la actualidad, la jurisprudencia internacional subordina la exigencia de la responsabilidad -resultante de un daño- a dos condiciones:

- 1) la imputabilidad
- 2) la ilicitud

1) La imputabilidad refiere a que, ante todo, es necesario que el acto alegado, acción u omisión, sea atribuible, al Estado cuya responsabilidad se exige.

2) La ilicitud refiere a que el acto debe ser internacionalmente ilícito de acuerdo con las normas de Derecho Internacional.

La Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, en el Artículo tercero del borrador sobre "Responsabilidad del Estado"⁴⁴

"Existe un acto internacionalmente ilícito cuando:

- a) de acuerdo al Derecho Internacional, es atribuible al Estado, una conducta que puede consistir en una acción u omisión; y
- b) esa conducta consiste en el incumplimiento de una obligación internacional por parte de un Estado."

El primer elemento es de carácter subjetivo, y el segundo de carácter objetivo. Sin embargo, en ningún momento se establece la noción de falta.

Pero volvamos a la responsabilidad objetiva, conocida también como: responsabilidad estricta o responsabilidad por riesgo,⁴⁵ ésta parecería no cumplir con el requisito de la ilicitud, sin embargo algunos autores sostienen que si cumple, ya que el Estado tiene la obligación de vigilar que actividades de tipo riesgoso se lleven a cabo en su territorio. Este enfoque, de hecho, ha provocado que se exijan requisitos mas complejos en el campo de la responsabilidad derivados del interés común y de la interdependencia de la humanidad.

En el informe de 1973 la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Internacional enfatizó la diferencia entre responsabilidad por actos ilícitos y responsabilidad por posibles consecuencias perjudiciales derivadas de actos no prohibidos por el Derecho Internacional. La Comisión clasificó

43 Sorensen, Max, op. cit., p. 512.

44 Comisión de Derecho Internacional, Reporte del Trigésimo Segundo Periodo de Sesiones, del 5 de mayo al 25 de julio de 1980, Organización de Naciones Unidas, Nueva York, 1981.

45 El concepto de la responsabilidad estricta, se complica mas en el derecho anglosajón, el término "*strict liability*" refiere a la responsabilidad sin culpa. Pero los terminos "*responsibility*" y "*liability*" son casi sinónimos, ambos refieren a la responsabilidad, mas la segunda connotación implica el deber de reparar. De cualquier modo, "*strict liability*" se ha usado para denominar a la responsabilidad causal. Vid supra.

como normas secundarias a las normas que tratan la responsabilidad por actos ilícitos; y, denominó como normas primarias a las que se refieren a las consecuencias por actos no prohibidos por el Derecho Internacional, aun cuando el resultado de estas trae como consecuencia la responsabilidad, llevando de esta manera al tipo de normas que aplican sanciones, es decir las secundarias.

En la actualidad, nuevas formas de responsabilidad han surgido además de la responsabilidad clásica y sus rivales. Estas corrientes no solo ignoran el principio de la culpa, sino que no reparan en que si el acto que se atribuye al Estado es ilícito. Este desarrollo del Derecho Internacional se ha dado debido a los acelerados avances de la ciencia. Alrededor de esta responsabilidad por riesgo, encontramos temas como la protección internacional del medio ambiente, la investigación y el uso pacífico de la energía nuclear, actividades espaciales, lecho y subsuelo marino, etcétera. En el capítulo siguiente hablaremos de la responsabilidad por actividades no prohibidas por el Derecho Internacional así como actividades ultrarriesgosas.

2.1.2.3. Tendencias a la Responsabilidad Absoluta.

El adjetivo "absoluta" no debe aplicarse como sinónimo al de la responsabilidad objetiva que denota responsabilidad sin falta. La responsabilidad absoluta que deriva de actividades ultrarriesgosas no es un concepto nuevo, se encuentra aceptado por muchos sistemas avanzados de derecho. Su base mas importante esta en el derecho anglosajón y generalmente se le asocia con el famoso caso inglés *Ryland vs. Fletcher*⁴⁶.

Se identifica la responsabilidad absoluta como aquella que se da cuando alguien que realiza una actividad o mantiene una condición que involucra un determinado grado de riesgo en dañar a terceros es absolutamente responsable por los perjuicios que cause.

El concepto de responsabilidad absoluta se ha desarrollado de manera mas efectiva en los tratados sobre responsabilidad nuclear. La responsabilidad absoluta refiere a una responsabilidad mas estricta que la simple responsabilidad objetiva.

Como analizaremos en el capítulo quinto, la responsabilidad absoluta se contempla también en convenios que versan sobre la responsabilidad de objetos espaciales, así como en el tratado de Bruselas de la Organización Marítima Internacional, conocido como Convención Internacional sobre

⁴⁶Menel, Stewart, Environmental Law and Policy. Little Brown and Company, U.S.A., 1994, p.164, 167, 179.

Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos (CLC/69), también en el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Contaminación de Hidrocarburos.⁴⁷ En estos dos convenios, se establece el principio del que "contamina paga", sea el armador, dueño del buque o bien de la carga o por hechos de terceros dependientes de ellos. En ocasiones también se llega a hacer responsable al que construyó el buque o dueño del astillero.

Para Greenpeace Internacional va más allá de esto. Ellos señalan que los buques del Estado adscrito a su función y que gozan de inmunidad soberana deben tener responsabilidad y a ella le llaman total o absoluta.⁴⁸

La responsabilidad que se aplique, sea absoluta o solamente objetiva no depende del Derecho Internacional aislado, sino de los costos económicos que derivan de las actividades ultrarriesgosas, así como los costos sociales de tales actividades realizadas por personas morales o físicas y que se vinculan con la actividad estatal.

2.2. Base Legal Según el Derecho Internacional: Tratados, Costumbre y Principios Generales del Derecho.

A continuación sigue una revisión de algunas fuentes del Derecho Internacional en relación a la responsabilidad. Ya hemos hablado en el capítulo anterior, de las fuentes del Derecho Internacional. En cuanto a la doctrina, no volveremos a ella, ya que sería una repetición de lo expuesto en el capítulo anterior. Trataremos de ubicar el análisis respecto a la regulación del medio ambiente.

2.2.1. Tratados.

Existen una serie de tratados internacionales que recaen en diferentes campos, como lo es el de la prevención de la contaminación de lagos y ríos, mares, atmósfera y protección de flora y fauna silvestre. Algunos de estos tratados, prevén la responsabilidad y la reparación del daño.

La Convención sobre Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales del 22 de marzo de 1972, que entró en vigor el 10. de septiembre del mismo año, establece en su artículo segundo la

⁴⁷ Goldie, L.F.E., Concepts of Strict and Absolute Liability and the Ranking of Liability in Terms of Relative Exposure to Risk, Neatherlands Yearbook of International Law, La Haya, Holanda, volumen XVI, p. 204 y sigs., 1985.

⁴⁸ Salgado y Salgado, Comentarios Respecto Negociaciones con la Organización Marítima Internacional respecto a esta Tesis., mayo de 1994.

posibilidad absoluta de acordar la reparación del daño causado por el Estado que ha lanzado el objeto espacial que ha causado el daño.

De cualquier manera, la mayoría de estos tratados carecen de medidas autoejecutivas o apenas y establecen los derechos y obligaciones recíprocas de los individuos.

En las últimas décadas, el vasto número de tratados que se han firmado, establece, solamente el principio de buena vecindad.

Desde hace tiempo, organismos como la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo, han propuesto convenciones, tales como la de "Principios Concernientes a la Contaminación Transfronteriza", recomendación C(74) 224 del 21 de noviembre de 1974. En ella se propone que se le de igualdad en el trato a residentes como a no residentes. Se entiende como trato a los asuntos referentes al acceso a la justicia esto es a los tribunales, reciprocidad en la información y en la consulta de cuestiones de contaminación transfronteriza. Objetivos similares se encuentran en el Programa de Acción sobre el Ambiente y el Programa de Continuidad entre los miembros de la Comunidad Económica Europea.⁴⁹

En otras convenciones, el objetivo es impulsar la protección que se la da a los individuos por medio de fortalecer las leyes que ya rigen la responsabilidad. De cualquier modo, la mejor política ambiental es el la prevención del daño ambiental y no la de lidiar con las consecuencias.

El borrador de la Convención sobre Compensación por Daños Ambientales Transfronterizos, preparado por la Fundación Bonn de Estudios Ambientales, presentada como un "Documento Verde" en 1976 ante la Cuarta Conferencia Internacional y presentada un año mas tarde como una recomendación de la Comisión para la Comunidad Económica Europea ante el Parlamento Europeo, hace énfasis en la necesidad de prevención, al afirmar que los principios de compensación en especie y el de responsabilidad por riesgo pueden ser aplicados. De esta manera, introducen un sistema en el que puede sincársele responsabilidad a los Estados por el simple hecho de darle "luz verde" a la instalación de plantas que constituyen en si mismas un peligro o riesgo ambiental.

Estas normas pueden dar lugar a infinidad de controversias políticas y procesales, sin embargo, muchos firmantes prefieren este tipo de tratados -que

⁴⁹ Rest, Alfred, International Protection of the Environment and Liability- The Legal Responsibility between the States and Individuals in Cases of Transfronter Pollution-. Institute for International and Comparative Law of the University of Cologne, Berlin 1978, p. 109.

establecen principios generales- a otros en los cuales se establecen reglas detalladas con medidas de autoejecución, que no dan lugar a interpretación.

En el mencionado borrador además, en caso de conflicto de leyes, le da preferencia a la ley donde se causo el daño *lex delicti commissi*, y que el lugar del juicio sea el de la parte demandada y en ocasiones especiales, admite la posibilidad de accionar ante el tribunal del lugar donde se ha causado el daño. Esta fué la manera en que se resolvió una controversia por la Corte de Justicia Europea en el Caso de la Contaminación del Río Rin en 1976. En el texto del borrador de la Convención, se busca armonizar el Derecho Interno con el Derecho Internacional, dándole al agravio (*torri*) primacía sobre el derecho del vecino, ya que la mayoría de los Estados han aceptado la noción de agravio en su Derecho Interno, con mayor vigor que los derechos de propiedad del vecino.

Otras propuestas que vale la pena considerar, son las que contemplan la institución de responsabilidad del Estado, no solo por daños culposos al ecosistema, sino también para que se finque responsabilidad cuando las instalaciones o los objetos constituyan en sí mismo un peligro ambiental en el cual no se encuentra la noción de culpa. En algunas negociaciones se propone que cuando exista un conflicto de leyes, se aplique la que mas beneficie a la parte dañada. En cuanto al tipo de responsabilidad, esta se encuentra alrededor la responsabilidad por "condición" que encuentra su aplicación en Derecho Interno alemán en el caso de molestias, tiraderos de desechos así como deriva su justificación en el principio de origen en sentido amplio y de la ley de riesgo y producto.⁵⁰

Es cierto que en pocas legislaciones internas encontramos esta institución, de esta manera, suena un poco revolucionario que alguien deba responder por el "riesgo creado". Por otra parte, en el Código Civil para el Distrito Federal Vigente, se encuentra la noción de responsabilidad objetiva por actividades ultrarriesgosas, en el Artículo 1913⁵¹. El civilista Joaquín Martínez Alfaro⁵² hace una relación histórica de tal responsabilidad.

El Programa de las Naciones Unidas del Medio Ambiente, incluye dentro de sus metas, la institución de la responsabilidad por actividades ultrarriesgosas.

Volviendo al principio de buena vecindad, varios tratados multilaterales lo contemplan, a guisa de ejemplo, tenemos la Convención Nórdica de

⁵⁰ *Ibidem* p. 110.

⁵¹ Vid *apéndice* para texto.

⁵² Joaquín Martínez Alfaro, *op. cit.*, p. 145.

Protección Ambiental, de 1974, la Convención Africana concerniente a la Conservación de la Naturaleza y los Recursos Naturales de 1968, el Tratado Bilateral entre Brasil y Argentina sobre la Utilización de los recursos Naturales. En fin, desde la Conferencia de Estocolmo de 1972 hasta la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992, han habido serios avances en lo que a esto respecta, incluso, se ha incluido en legislación interna como lo es el caso de la "Oil Pollution Act", de 1990 de los Estados Unidos de Norteamérica. Sin embargo, es mas importante que se concentren esfuerzos en anteponer a este principio el de daño (*tort*), para que pueda establecerse claramente la responsabilidad.

En el capítulo quinto de esta tesis hablaremos de convenciones específicas para determinar la responsabilidad, objetiva, respecto al derrame de hidrocarburos.

Para terminar, es importante señalar que organizaciones internacionales como Greenpeace International, demandan algo mas que la responsabilidad objetiva, de esta manera se negoció ante la Organización Marítima Internacional que se hiciese una modificación al tratado de Londres o "Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos¹ de Desechos y otras Materias"⁵³. México es uno de los cuatro depositarios de este convenio que fue modificado en 1996. Las enmiendas propuestas para esta Convención y/o sus anexos se encuentran en el documento LC/AM 2/4/5 del 11 de febrero de 1994 texto depositado en la Organización Marítima Internacional y que fué discutido en la segunda reunión del grupo encargado de tales enmiendas del 9 al 13 de mayo de 1994.

En este documento⁵⁴ y en las negociaciones del Proyecto de Convenio sobre Responsabilidad e Indemnización por lo que concierne al transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas⁵⁵, Greenpeace propone que se sustituya el principio de "capacidad de asimilación", (capacidad del ecosistema marino de asimilar los desechos vertidos al mar) por el "principio precautorio". La conocida Organización No Gubernamental Ambiental Internacional (ONGAI) argumentó que es una falacia el que se

⁵³ Vid infra capítulo cinco.

⁵⁴ Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias, documento LC/AM 2/4/5 del 11 de febrero de 1994 texto depositado en la Organización Marítima Internacional.

⁵⁵ Convenio sobre Responsabilidad e Indemnización de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, (Convenio SNP), documentos correspondientes al LXVIII, LXIX y LXX Períodos de Sesiones del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional de 1994 y texto del Tratado de 1996.

pueda determinar científicamente un límite en la cantidad y cualidad de los desechos que se vierten al mar con la finalidad de no perjudicar el ecosistema. Trataremos mas detenidamente estas propuestas en el capítulo quinto de esta tesis.

2.2.2. Costumbre Internacional.

El siguiente punto a analizar basado en el segundo pilar del Derecho Internacional, es si existe en la costumbre internacional algo que pueda sustentar la tesis de la aplicación de la responsabilidad objetiva, o si tan solo se aplica la responsabilidad clásica.

Hablamos de Derecho Internacional Consuetudinario, cuando referimos a las reglas de conducta, tanto generales como particulares, que los Estados han seguido cumpliendo así con el principio de *inveterata consuetudo*, y que tienen que seguir como obligación jurídica, *opinio juris sive necessitatis*, la prueba de que se esta siguiendo, además de la suscripción de tratados, se encuentra en la práctica estatal y en las decisiones de las cortes.

Definitivamente no es aplicable la doctrina Harmon, postulada en 1895, a propósito de las desviaciones del Río Bravo, según la cual, con base en la soberanía, un Estado, no tiene restricción alguna en la realización de las actividades que lleve a cabo dentro de su territorio, sin que interese si perjudica a terceros. Esto ha quedado formulado en sentido contrario en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar⁵⁶.

La costumbre internacional consta de dos elementos, como antes mencionamos.

1) Práctica de los Estados

La práctica de los Estados en el campo de la responsabilidad derivada de un daño al ecosistema, es amplia, no solo se encuentra en pronunciamientos de algunos Estados, sino en la Declaración de Estocolmo de Protección al Ambiente de 1972⁵⁷ (principio 21) y en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992⁵⁸ (principio 2 que tiene su antecedente en el principio 21). En ella se establece que de acuerdo al Derecho Internacional y a la Carta de las Naciones Unidas, los Estados tienen el derecho soberano de aprovechar sus propios recursos según sus propias políticas ambientales y de desarrollo, así como la responsabilidad de velar por

⁵⁶ Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, de 1982, Art.2 y 24-32.

⁵⁷ Declaración de Estocolmo de 1972, Naciones Unidas, vid sección de artículos al final de este trabajo (apéndice), principio 21.

⁵⁸ Declaración de Río de Janeiro de 1992, Naciones Unidas, sonde se ha transcrito el principio 2.

que las actividades realizadas dentro de su jurisdicción o bajo su control no causen daños al medio ambiente de otros Estados o de zonas que estén fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Esto es lo que se conoce como el principio *Sic Utere tuo Ut Alienum Non Laedas*, máxima que analizaremos con mas detalle.⁵⁹

Aunque estos principios no establecen una prohibición absoluta de contaminación transfronteriza, si encuadran una prohibición de un daño significativo. También es importante la Resolución 2995 (XXII) del 15 de diciembre de 1972, que establece la política ambiental de las Naciones Unidas, esta, se ciñe a los principios 21 y 22 de la Declaración de Estocolmo.

La Organización Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y la Comunidad Económica Europea han tomado como punto de partida el principio 21 de la Declaración de Estocolmo.⁶⁰ El principio 22 dice que los Estados deberán cooperar para el desarrollo del Derecho Internacional concerniente a la responsabilidad y a la compensación a las víctimas de una contaminación ambiental causadas por una actividad que este bajo la jurisdicción de los Estados a las áreas que estén cerca de ese Estado. Aquí la responsabilidad se encuentra de manera general, por ello el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente⁶¹, estableció en los siguientes puntos para ser estudiados:

- a) Responsabilidad y compensación por daños que proceden de contaminación marina, del aire y de ríos;
- b) Régimen especial para actividades ultrarriesgosas;
- c) Responsabilidad de los Estados y de sus nacionales por daños al ambiente mas allá de su jurisdicción nacional;
- d) mejoramiento en la reparación para aquellos que son víctimas de daños transfronterizos ambientales;
- e) técnicas de prevención y corrección del daño;
- f) reglas y procedimientos para conducir la conducta de los Estados en este campo;
- g) elaboración de medidas para determinar la responsabilidad.”

En la Declaración de Río de Janeiro, se estableció el Principio 13 que dice: “Los Estados deberán desarrollar la legislación nacional relativa a la responsabilidad y la indemnización respecto de las víctimas de la

⁵⁹ vid infra.

⁶⁰ Declaración de Estocolmo de 1972, UNDOC.

⁶¹ Capítulo quinto del documento final de la Quinta sesión del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente del 9 al 25 de mayo de 1977.

contaminación y otros daños ambientales. Los Estados deberán cooperar asimismo de manera expedita y mas decidida en la elaboración de nuevas leyes internacionales sobre responsabilidad e indemnización por los efectos adversos de los daños ambientales causados por las actividades realizadas dentro de su jurisdicción, o bajo su control, en zonas fuera de su jurisdicción".⁶²

2) Decisiones de tribunales y sentencias arbitrales

Ahora bien, ¿qué tanto es posible inducir y esclarecer respecto a la responsabilidad por daños transfronterizos a la luz de la jurisprudencia internacional? Debido a la importancia de los precedentes y la *opinio juris sive necessitatis*, hemos dedicado un subcapítulo para este punto. Sin embargo, señalaremos que en principio, los tribunales juzgarán de acuerdo a el principio de la responsabilidad objetiva, como claro ejemplo citemos al juez Verzijl, quien en 1926, siendo presidente de la Comisión de reclamos franco-mexicanos sostuvo "la doctrina de la responsabilidad objetiva del Estado, es la responsabilidad en la que incurren los oficiales respecto a sus actos, sin importar la falta..."⁶³.

Por ahora toquemos los principios que atañen, también a esos precedentes y al tema de la responsabilidad por daños transfronterizos.

2.2.3. Principios Generales del Derecho.

Otra de las fuentes del Derecho Internacional que puede servir para la protección del ambiente, son los principios generales del derecho reconocidos en los sistemas legales de Derecho Interno. Estos reflejan una convicción jurídica internacional. Para esta tesis, analizaré tres principios que tienen relación con esta investigación.

Los principios de buena vecindad y *sic utere tuo ut alienum non laedas*- usa tu derecho de manera que no dañes a terceros- según Lauterpacht, establecen la prohibición de una mala práctica legal. Sin duda, tanto dentro de la legislación interna de los Estados, como en disputas internacionales, vienen a colación estos principios. Respecto al *sic utere tuo ut alienum non laedas*, tenemos un ejemplo claro en lo que respecta a la responsabilidad clásica, es el uso de instalaciones no restringidas cuyas emisiones de humos

⁶² Declaración de Rio de Janeiro de 1992, principio del Artículo 13.

⁶³ Brownlie, Ian, Principles of Public International Law, Clarendon Press, London, 1973 p. 421, 437-40, 475-6.

sean propensas a causar un daño serio a la vida o las propiedades de los habitantes del Estado vecino⁶⁴.

Aquí viene también a colación el principio "*ubi emolumentum ibi omis*", donde hay un beneficio debe haber una carga⁶⁵. Así pues en el caso de un litigio o en el momento de negociar una convención que establezca la responsabilidad estricta basada en el riesgo, cuando se verifique un daño por contaminación por hidrocarburos, se alegrará que deberá indemnizarse dado el *lucrum cessans*⁶⁶. Pues es tal la ganancia, el lucro en el negocio de transportación del petróleo que deben pagar en caso de causar un daño por ser una actividad que acarrea riesgo.

2.3. Jurisprudencia Internacional.

Como sabemos, el Derecho Internacional se crea a partir de los casos concretos, de ellos, a su vez, se infieren principios generadores de derecho. Este proceso de inducción se ve enriquecido con la aplicación de las demás fuentes de Derecho Internacional, analizadas en el subtema anterior.

A continuación analizaremos los casos análogos al problema de responsabilidad por la contaminación transfronteriza. Es importante advertir, que la costumbre internacional concerniente a la responsabilidad del Estado y el deber de compensar a otro Estado o a sus nacionales por un daño al ecosistema se encuentra en un estadio primitivo de evolución. Aún en los casos de derrames internacionales, donde la relación causa-efecto se encuentra claramente determinada, no es del todo claro que el país causante del derrame, sea responsable de resarcir los daños de acuerdo al Derecho Internacional.⁶⁷

2.3.1. Arbitraje del Trial Smelter.

El caso al que mas se recurre en cuestiones de contaminación transfronteriza, es el del Arbitraje Trial Smelter⁶⁸. En la decisión del Trial

64 Verdross *op. cit.*, p. 294.

65 Salgado y Salgado, José Eusebio Dr., *asesoría* para este trabajo, junio de 1994.

66 Principio reconocido en derecho internacional consuetudinario cabe recordar que en el caso de las minas del cobre en Chile se Corte dictaminó que este país no tenía que indemnizar por la nacionalización de las minas pues el monto de la inversión ya había sido excedido.

67 McGarity, Thomas, *International Regulation of Deliberate Release Biotechnologies. The Role of State Liability*, Texas International Law Journal, vol. 26, no. 3, summer 1991, University of Austin, School of Law, U.S.A. 1991.

68 Vid *textos del laudo arbitral de 1938 y de 1941 y el texto del acuerdo arbitral de 1935. Trial Smelter Case*, Reports of International Arbitral Awards III, United Nations, pp. 1906-1982 y L. C. Green, *op. cit.*, pp. 777-788.

Smelter la cuestión de contaminación fué considerada desde los méritos, dentro del marco internacional, lo cual constituye un precedente único.

El Arbitraje Americano-Canadiense en 1941, estableció el principio de que un Estado tiene todo el tiempo la obligación de proteger a otros Estados de actos perjudiciales que cometan sus nacionales. En este caso, Trial Smelter, una refinera de plomo y zinc que operaba en Canadá en la parte del valle de Columbia estuvo desechando cantidades substanciales de dióxido de sulfuro, causando daños a granjeros norteamericanos en el Estado de Washington. La Compañía canadiense habiendo iniciado desde 1927 por acuerdo anterior había quedado en 1935 en resarcir daños desde el año 1932. Se acordó, también que cualquier daño futuro sería arreglado por una corte conjunta de arbitraje. La corte dictaminó que en cualquier caso por contaminación de agua, quedaba por parte del Estado donde fué causado el daño, el deber de prevenir que se saliera de control. Este acuerdo arbitral tuvo lugar en el campo internacional, no se hizo de acuerdo al Derecho Interno estadounidense. Pero como en el acuerdo anterior, estaba establecido el punto se que si habría de fincarse responsabilidad bajo el Derecho Internacional, esto se hiciese, de esa manera, quedaba abierta la posibilidad de fincar responsabilidad con base en el Derecho Internacional. El inferir de la resolución de 1941 la existencia de un principio de responsabilidad internacional, suena razonable, ya que la sentencia no menciona la noción de culpa, se detiene solamente a analizar el daño y el ilícito.⁶⁹

2.3.2. Caso del Estrecho de Corfú.

En este caso, la Corte dictaminó que la República Popular de Albania era responsable por los daños sufridos por los barcos de guerra británicos como consecuencia de la explosión de minas que se encontraban en aguas bajo la jurisdicción de Albania. Esta explosión causó daños materiales y muertes, luego el gobierno de Albania estaba obligado a pagar indemnización.

⁶⁹ Respecto del arbitraje internacional, Antonio Gómez Robledo dice "Nuestros arbitrajes internacionales han sido espejo de nuestras virtudes y defectos", Antonio Gómez Robledo, México y el Arbitraje Internacional, México, 19 . Por ello con motivo de tal disgusto, a pesar de la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLC), se fortaleció lo relativo al arbitraje en nuestro país. Además a Petróleos Mexicanos (PEMEX) se le puede someter ahora a los arbitrajes comercial y marítimo internacional, lo que antes no ocurría. Para lo anterior, se reformó el Código de Comercio de 1885, en sus Artículos 1415 al 1437 "Del Procedimiento Arbitral", y su propia ley orgánica y sus Organizaciones Subsidiarias. También se han ratificado una serie de Convenios sobre la materia a nivel universal en la Organización de las Naciones Unidas y a nivel regional en la OEA. Intercambio de ideas durante la asesoría de este trabajo por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, junio de 1994.

La responsabilidad se originaba de la presencia de las minas y de que las autoridades albanesas no habían prevenido de ello a los demás Estados. Siendo obligación de un Estado el que su territorio no sea utilizado para cometer actos contrarios a los derechos de otros Estados y bajo el principio de libertad de comunicación marítima ⁷⁰.

Es frecuente citar este caso para hacer referencia al principio de responsabilidad subjetiva dentro del Derecho Internacional Consuetudinario, esto debido a que, como en otros casos, la cuestión de la culpa, tuvo que ser considerada como elemento esencial, ya que el hecho de que haya habido o no negligencia por parte del Estado, no contrargumentado.

2.3.3. Caso del Lago Lannoux.

El Lago Lannoux se encuentra entre las fronteras francesa y española, dentro del territorio francés, sin embargo, España objetó en negociaciones diplomáticas el uso de esas aguas por parte de Francia, de este modo se reunió la "Comisión de los Pirineos" en febrero de 1949, en 1956 se firmó un compromiso en Madrid en virtud del cual se reuniría una Comisión de Arbitraje en Ginebra. De acuerdo a los Tratados de Bayona de 1866, el lago pertenecía a Francia, sin embargo, el texto imponía una reserva al principio de soberanía territorial. Basándose en otros precedentes, el tribunal decidió que el uso del fluido de este cuerpo de agua no violaba el tratado de Bayona, y que solo en caso de contaminación⁷¹, España tendría derecho a reclamación. En opinión del doctrinario Gómez-Robledo el hecho de hablar de responsabilidad objetiva en este caso, es "difícil de entender... (ya que ello) se circunscribe a interpretación." Cabe mencionar que este autor llega a las mismas conclusiones respecto a los otros casos de responsabilidad por contaminación como lo es en el caso del arbitraje de Trial.⁷²

2.3.4. Caso del Gut Dam.

Este constituye otro caso de arbitraje entre Canadá y Estados Unidos relativo a problemas de contaminación internacional. En 1903, el gobierno de Canadá, había construido una presa entre la isla Adams en su territorio y

⁷⁰ Véase International Court of Justice, The Corfu Channel Case, merits and judgment 1949, pp 4-69, L. C. Green, op. cit., pp. 181, 382, 563, 570, 580, 620, 635, 797 y 861. También: Díaz, Luis Miguel, Responsabilidad del Estado y Contaminación Aspectos Jurídicos, editorial Porrúa, México 1982 p. 85.

⁷¹ Vid. American Journal of International Law, vol. 53, 1959, pp. 156-171.

⁷² Gómez-Robledo Alonso, Responsabilidad Internacional por Daños Transfronterizos, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México 1983, p. 49.

Les Galops en los E.U.A., la que fué alterada en su altura en 1904. En el arbitraje de 1965, se declaró responsable a Canadá de compensar por daños a norteamericanos. El tribunal se ocupó de establecer la relación causal entre el daño y la construcción de la presa (responsabilidad objetiva). Después del laudo, los dos Estados acordaron una compensación por los supuestos daños.⁷³

De acuerdo a estos y varios otros casos de Derecho Internacional, puede observarse una tendencia a hablar de responsabilidad, sin embargo, los autores que analizan estas sentencias tienden a concluir que no se encuentra claramente establecido el principio de la responsabilidad internacional por daños transfronterizos, mas que en casos específicos de protección al ecosistema, como lo es la responsabilidad clásica en el campo de la contaminación del agua⁷⁴, y en este caso, puede decirse que ello se desprende de un principio de utilización equitativa. Sin decidirse a nombrar la responsabilidad objetiva, por lo controvertido del tema.

Se puede observar, que de acuerdo a Derecho Internacional, los Estados ejercitan una soberanía restringida, la explotación de su territorio no debe implicar un infrincimiento de otra manera, el asunto caería en el tema de la responsabilidad, aún cuando no podemos hablar todavía de una regla de responsabilidad unánime dentro del Derecho Internacional consuetudinario.

2.4. Conclusiones.

Como se puede deducir de este estudio, si bien, los Estados han tomado conciencia del problema en cuestión, es por la vía convencional que se encuentra introducida con mas fuerza, esta figura mas onerosa y rigurosa de la responsabilidad objetiva. La responsabilidad clásica, si tiene bases en la costumbre internacional. Parecería que respecto a la doctrina, muchos autores se niegan a aceptar el principio de responsabilidad objetiva, sobretodo a advertir su existencia en la jurisprudencia. Esta tendencia, sin embargo, puede tener bases de carácter político y no tanto jurídicas, ya que el inferir principios de las decisiones de los tribunales es en gran medida un ejercicio interpretativo.

La responsabilidad subjetiva surgió con Hugo Grocio y el padre del Derecho Internacional Francisco de Vitoria, en España. La responsabilidad objetiva la toma el Derecho Internacional del Derecho Civil y la Teoría de las Obligaciones a partir del siglo XX. La responsabilidad absoluta, la proponen

⁷³ Caso del Gut Dam, 12 de febrero de 1968, International Legal Materials, 1969.

⁷⁴ Vid Alf Rest. op.cit., p 112.

los ecologistas con el ánimo de hacer obligatoria la responsabilidad de los buques del Estado que gozan de "Inmunidad soberana".

Además, en lo que respecta la responsabilidad por actividades ultrarriesgosas, los Estados parecen estar mas interesados en el asunto de la compensación y la cuantía que en el punto de si el Estado que causó el daño, obró de manera ilegítima o injusta, o si ejercitó de manera cuidadosa y preventiva al realizar sus actividades. Lo cual viene dejando lagunas en el análisis de la responsabilidad objetiva.

Sea como fuere, en los casos de responsabilidad por riesgo creado, la base del ilícito, esta substituida por el principio de causalidad. El rasgo mas común de las convenciones es el que adopten una responsabilidad absoluta por la cual la responsabilidad resulta del hecho de las consecuencias, de los daños sin que haya necesidad de calificar el acto que les dió lugar. Con esta línea podemos pasar al siguiente capítulo donde hablaremos de responsabilidad por actos no prohibidos por el Derecho Internacional y de la responsabilidad por actividades ultrarriesgosas.

**CAPITULO 3.
RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR CONSECUENCIAS
PERJUDICIALES DE ACTOS NO PROHIBIDOS POR EL DERECHO
INTERNACIONAL.**

- 3.1. **Introducción. Formas de Responsabilidad sin Hecho Ilícito.**
- 3.2. **Normas Primarias y Secundarias.**
- 3.3. **Fundamento de la Responsabilidad. Importancia del Daño.**
- 3.4. **Deber de Prevención. Deber de Reparación del Daño. Deber de Cooperación.**
- 3.5. **Necesidad de un Nuevo Tema en la Comisión de Derecho Internacional. Codificación o Desarrollo Progresivo. El Problema de la Comisión de Derecho Internacional.**
- 3.6. **Responsabilidad por Ilícitud y Responsabilidad Causal, Conclusiones, Síntesis, Cuadro Comparativo.**

3.1. Introducción.

Hasta hace relativamente poco tiempo, el Derecho Internacional no conocía otra forma de responsabilidad que la que es consecuencia de un acto o hecho ilícito.

En el capítulo anterior, se esbozó el desarrollo de otro tipo de responsabilidad debido al desarrollo tecnológico. Con la aparición de actividades que creaban el "riesgo de producir daños transfronterizos y con ellas ciertas convenciones internacionales que imponían formas de responsabilidad causal respecto de aquellos daños. Tal desarrollo fue visible en ciertos terrenos: la actividad espacial, el transporte de ciertas substancias, y principalmente en la formación de la actividad nuclear. Pero no había presumiblemente normas de Derecho Internacional General en la materia, ni tampoco convención alguna que lo codificara o intentara desarrollarlo progresivamente".⁷⁵

En el año de 1973, la Comisión de Derecho Internacional quien ya llevaba un largo tiempo estudiando el tema de la responsabilidad de los Estados (de la cual hablamos en el capítulo primero de esta tesis), decidió analizar separadamente lo relativo a la responsabilidad por riesgo: "En vista del fundamento enteramente distinto al de la llamada responsabilidad por riesgo y de la naturaleza diferente de las normas que la prevén, y habida

⁷⁵ Barboza, Julio, Responsabilidad Internacional por Actos no Prohibidos, Revista del Colegio de Buenos Aires, Argentina 1990, p. 25.

cuenta de su contenido y de las formas que puede adoptar, un examen conjunto de ambas cuestiones no podrían sino hacer mas difícil la comprensión de una y otra".⁷⁶

Mas tarde se le atribuyó al tema el título "Responsabilidad Internacional por las consecuencias perjudiciales de los actos no prohibidos en el Derecho Internacional", que no menciona de manera específica la forma de responsabilidad que habría de aplicarse.

3.1.1. Formas de Responsabilidad sin Hecho Ilícito.

El concepto y reconocimiento de responsabilidad por riesgo creado es definitivamente reconocido en el Derecho Interno así como en el Derecho Internacional con las salvedades que recalcaremos mas adelante.

Este tipo de responsabilidad se utiliza en relación con aquellas actividades que presentan un riesgo superior al normal de poder causar daños a terceros, pero son permitidas porque su utilidad social excede ampliamente los perjuicios que causan. Es importante señalar que estos daños deben ser indemnizados independientemente de la culpa y cualquiera que sea el grado de diligencia empleado para evitar el acontecimiento que le dio lugar. Estas son las llamadas actividades de riesgo o peligrosas.

A este tipo de Responsabilidad es la que el profesor Joaquín Martínez Alfaro denomina Responsabilidad Civil Extracontractual. De la cual nos da una definición "Es la obligación de reparar el daño pecuniario causado por emplear cosas peligrosas, aún cuando se haya actuado lícitamente y sin culpa. Esta responsabilidad no toma en cuenta los elementos subjetivos dolo o culpa, sino únicamente el elemento objetivo consistente en la comisión del daño al emplear cosas peligrosas, por eso se le llama responsabilidad objetiva o también riesgo creado, Artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, pues "se basa en razones sociales"⁷⁷.

El mismo civilista nos enumera los elementos de la responsabilidad objetiva, que han quedado delimitados por la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de México:

- Que se use un mecanismo peligroso
- Que se cause un daño
- Que haya una relación de causa a efecto entre el hecho y el daño
- Que no exista culpa inexcusable de la víctima-

⁷⁶ Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1973, vol II, p. 72.

⁷⁷ Joaquín Martínez Alfaro, Teoría de las Obligaciones, Editorial Porrúa, México 1993, p. 158.

Y este autor nos explica las causas por las que pueden considerarse peligrosas las cosas: peligrosas por si mismas, como lo es el caso de los hidrocarburos, peligrosas por su funcionamiento, como lo puede ser un mecanismo o aparato conducido a una velocidad alta y peligrosas por otras causas análogas como la puede ser el peso de un edificio.

Mas esta no es la única forma de responsabilidad por hecho lícito. Hay otro tipo de actividades que no están prohibidas pese a que producen daños transfronterizos apreciables como consecuencia de su operación normal y no ya debido a accidentes originados en la complejidad de su manejo. Estas actividades son las que plantean uno de los problemas contemporáneos mas graves como es el de la contaminación transfronteriza.

Esta "contaminación puede provenir de una actividad de riesgo, por un accidente como en el caso de la explosión del reactor cuatro de la planta de Chernobyl, o el producido en Basilea con su correspondiente repercusión en las aguas del Rin."⁷⁸ Estos hechos han dado lugar a convenciones específicas como lo es el caso de la Convención de Basilea.⁷⁹

Otro tipo de contaminación puede originarse por la suma de efectos producidos durante el funcionamiento normal de ciertas actividades como la que es producida por el escape de automóviles y camiones, por la calefacción doméstica o por infinidad de formas de combustión.

Estas causas son normalmente conocidas por el Estado de origen, quien podría reducir la contaminación a límites aceptables mediante la aplicación de ciertos medios y medidas que suelen resultar costosos, a esta especie se le reconoce como actividades de efectos dañosos.⁸⁰

En ambos casos no puede prohibirse tal actividad pues implicaría modificar el modo de vida moderno, lo cual además de poco realizable, traería repercusiones económicas graves. Y, el tratar de penetrar en la cuestión de la culpa, cuando estas actividades producen un daño, resultaría infértil ya que exigiría un foro especial y un procedimiento considerablemente largo.

El relator Barboza,⁸¹ concluye que se podría ir mas lejos en esta especulación sobre responsabilidad y contemplar la reparación de daños provocados por cualquier acto, aún por aquellos que no pertenezcan a

⁷⁸ Barboza, *op. cit.*, p. 26.

⁷⁹ Convención de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de Deshechos Peligrosos y su Eliminación, publicado en el Diario Oficial del 9 de agosto de 1991.

⁸⁰ Barboza, *op. cit.*, p. 26.

⁸¹ Barboza, *op. cit.*, p. 27.

actividades de riesgo al aplicar el *adagio sic utere tuo ut alienum non laedas*, mas no sería práctico, explica, pues semejante tipo de responsabilidad exige "un grado de solidaridad social del que la comunidad internacional de nuestros días aún adolece. Recordemos que en el capítulo anterior hicimos mención a otra serie de principios como lo es el de buena vecindad y cuya finalidad es similar a esta convivencia y desarrollo global.

3.2. Normas Primarias y Secundarias.⁸²

La distinción entre normas primarias y secundarias sirve de eje para encuadrar el principio de la responsabilidad estricta dentro del Derecho Internacional que en la época de los setenta no había sido trabajada suficientemente por la mayoría de los autores.

Difícilmente encontraremos otro tema tan controvertido como el de la responsabilidad internacional por consecuencias perjudiciales provenientes de actos no prohibidos por el Derecho Internacional. La Comisión tiene encomendado el estudio del tema desde el punto de vista de las así llamadas normas primarias de obligación.

3.3. Fundamento de la Responsabilidad Internacional.

Se ha discutido mucho sobre el fundamento de la responsabilidad internacional, en el caso de la responsabilidad objetiva es la simple existencia de un daño.

3.3.1. Importancia del Daño.

El fundamento de la compensación se encontraba sencillamente en el daño. Aún reconociendo lo justo de estas observaciones cabría preguntarse si ello no llevaría a la responsabilidad absoluta para lo cual la comunidad internacional no estaba preparada⁸³.

Resultó entonces necesario⁸⁴ establecer una limitación ya que un proyecto como el de la Comisión de Derecho Internacional no podría sancionar todo tipo de daños. Mas el relator especial Quentin Baxter⁸⁵ se negó a reducir el tema con un simple estudio de la responsabilidad absoluta o

⁸² Normas primarias: imponen obligaciones, normas secundarias indican consecuencias.

⁸³ Barboza, *op. cit.*, p. 29.

⁸⁴ Y como ya hemos analizado, en el borrador de la Organización Marítima Internacional, Greenpeace hace tal petición, que tiene un alto costo económico para los Estados.

⁸⁵ Alison Quentin Baxter, Professor Quentin-Baxter's work on "International Liability for Injurious Consequences Arising out of acts Not Prohibited by International Law". Victoria University Wellington LAW REVIEW, vol. 1, num. 1, Feb 1987, p. 18.

estricta como un principio autónomo de Derecho Internacional, por ello en el borrador⁸⁶ quedan claramente especificados los siguientes principios que revisaremos.

3.4.1. Deber de Prevención.

El relator Quentin-Baxter hizo cuenta de la práctica estatal que indica que los Estados están mas preocupados por la prevención del daño que por el pago de daños y perjuicios ocasionados por este. "Como punto de partida en el tema que nos ocupa, debe tomarse como primaria la obligación que cubre todo el campo de prevención, solo después deberá proveerse de reparación en caso de que ocurra un daño transfronterizo.

La fuente de este deber de prevención deviene del hecho de que en un mundo normativo, cada sujeto esta obligado por un respeto igualitario a la libertad de los otros sujetos, ya hemos analizado la máxima *sic utere* que encuentra su sustento en el Derecho Internacional en los casos del Arbitraje del Trial⁸⁷ y en el del Estrecho de Corfú⁸⁸, y además ha encontrado respaldo en el Principio 21 de la Declaración de Estocolmo y en el Principio 3 de la Declaración de Río de Janeiro.⁸⁹

Además se planteó que el concepto de riesgo debería ser utilizado en las obligaciones de prevención ya que no puede ser exigido un deber de prevención especial en caso de no existir un riesgo claro en el daño.

3.4.2. Deber de Reparación de Daño o Pérdida.

El deber de prevenir, así como de reparar daño o pérdida transfronteriza dan lugar a dificultades conceptuales, Quentin Baxter, relator especial, asignado en 1978, demostró que en la práctica de los Estados, se pagaba compensación como una fórmula mas económica. Los Estados afectados por daño o pérdida transfronteriza estaban mas interesados en prevenir futuros accidentes que en cobrar la compensación por las pérdidas sufridas. Prevención y reparación eran una continuidad y los Estados fuente del daño tenían el deber de tomar las medidas adecuadas tomando en cuenta ambos aspectos si querían evitar que se alegara que habían actuado ilícitamente en permitir la realización de la actividad. El meollo del asunto debe considerarse como una norma primaria compuesta, ya que la obligación es la que cubre el

⁸⁶ Vid apéndice.

⁸⁷ Trial Smelter Case, Reports of International Arbitral Awards, vol III, p. 1905.

⁸⁸ Corfu Channel Case, (1949) International Court of Justice Reports, 4.

⁸⁹ Vid supra, p. 45.

campo de prevención minimizando y proveyendo de reparación en el caso de haber un daño transfronterizo.

3.4.3. Deber de Cooperación.

El internacionalista Pinto⁹⁰ explica como el relator Quentin-Baxter sugirió a la Comisión el importante deber de cooperación cuando existe el riesgo de un daño transfronterizo. Hace hincapié que en este caso, es tal la complejidad del problema que no es suficiente con los indicadores de la "falta" o de la "responsabilidad estricta, haciéndose entonces necesario el uso de la cooperación internacional de los Estados que deviene de principios de Derecho Internacional derivados de Tratados Internacionales.

Los elementos que deberán de ser tomados en cuenta son tales como el "control efectivo" sobre la actividad de la cual emana el daño; quien es el que "obtiene el verdadero beneficio de la actividad"; y las capacidades físicas y tecnológicas del Estado fuente del daño. Dentro de este último rubro se encuentra la habilidad o posibilidad del Estado para tomar medidas de prevención, hacer las reparaciones pertinentes o tomar medidas alternativas.

En conclusión la obligación de reparar el daño por compensación o por otros medios emerge de la aplicación de este principio de cooperación, prescrito en el régimen.

Generalmente la connotación de cooperación se entiende como una actividad voluntaria o de colaboración entre dos o mas individuos. La idea de cooperación obligatoria tal vez suene novedosa. Particularmente en el campo del Derecho Internacional donde no hay autoridad central que se encargue de hacer eficaz el cumplimiento de las normas. Pero estas reglas son aceptadas por la comunidad internacional. Es aquí donde se ve clara la interdependencia de los Estados.

La solución que da el relator especial es que se de fuerza para que se haga eficaz el cumplimiento de este principio por medio de un tratado multilateral.

Se ha tomado el punto de la reciprocidad como la base o fuente para la cooperación. Dentro de este análisis podemos encuadrar el conocido principio de buena vecindad, ya analizado en el capítulo anterior.

⁹⁰ M.C.W. Pinto, Reflections on International Liability for Injurious Consequences Arising out of Acts not Prohibited by International Law, Neatherlands Book of International Law, vol. XVI, 1985, Neatherlands, p.36.

3.5.1. Necesidad de un Nuevo Tema en la Comisión de Derecho Internacional.

Lo cierto es que resulta claro que la clásica responsabilidad internacional por ilicitud, basada en la violación de una obligación internacional es insuficiente para afrontar actividades como a las que hemos venido haciendo referencia. En primer término se trata de actividades lícitas y la responsabilidad por ilicitud exige prohibiciones. Luego porque en el caso de la responsabilidad clásica es facultad del Estado afectado el hacer cesar el acto que dio lugar a la violación y no es adecuado el prohibir estas actividades como ya ha sido analizado. Y lo que parece mas importante, es que en el caso de responsabilidad por ilicitud el imputado puede siempre exonerarse alegando que el daño no podría haberse evitado mediante otra conducta diferente a la que se realizó.

3.5.2. ¿Codificación o Desarrollo Progresivo?

Cuando se comenzó en la Comisión de Derecho Internacional a investigar el tema de Responsabilidad Internacional por consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el Derecho Internacional, el Secretariado ordenó un estudio sobre la práctica de los Estados relativa al tema y no se encontró norma consuetudinaria que estableciera aquel tipo de responsabilidad.⁹¹ Haciéndose entonces necesaria la formulación y la sistematización. "El relator especial, Julio Barboza tomó la precaución de dejar constancia de que su proposición no implicaba una negativa a reconocer que los principios propuestos estaban, efectivamente, en vigencia en el Derecho Internacional General. Era en suma un expediente práctico para facilitar la solución, sin tomar partido por una u otra posición".⁹²

"El primer relator especial, el profesor Quentin-Baxter había sido renuente a la aplicación de la responsabilidad "causal" (strict liability) a nuestro tema, puesto que habla del monstruo de la responsabilidad causal."⁹³

⁹¹ Barboza, op. cit., p. 33.

⁹² Respecto de la existencia o el no reconocimiento de los principios que pudieran dar base a esta responsabilidad en el Derecho Internacional General, ver doc. A/CN.4/SR. 7075, p. 15.

⁹³ Este ha sido uno de los cambios mas importantes introducidos en el proyecto de los Estados, primera parte. A instancia del relator especial, el entonces profesor y ahora Juez Ago. La comisión reconoció que "En lo que concierne a la determinación de las condiciones indispensables para la existencia de un hecho ilícito internacional, se reconoció que un perjuicio (injury) ya fuera material o moral, era necesariamente inherente a toda lesión de un derecho subjetivo internacional de un Estado". Ver Barboza, op. cit., p. 145.

La autora Alison⁹⁴, esposa del ya desaparecido Quentin-Baxter, justificó esta tendencia ya que, el principio en cuestión, apenas podía abarcar la enorme riqueza y variedad de la práctica estatal, que establece las condiciones sobre las cuales, estas actividades particulares podrían ser realizadas sin dar lugar a responsabilidad estatal por ilícito, aun cuando dichas actividades diesen lugar a daños y perjuicios transfronterizos.

No es fácil, como advertimos, establecer la existencia de una norma de Derecho Internacional General en esta materia. Si bien es que este tipo de responsabilidad puede ser aplicada aunque fuese de manera mitigada, habida cuenta del mandato de la asamblea general y de las técnicas que el derecho pone a nuestra disposición.

“Porque conviene decirlo desde ya: la responsabilidad causal no es mas que una técnica jurídica destinada a obtener un cierto resultado. El resultado perseguido es, como se verá, restablecer el equilibrio de intereses alterado por la producción de un daño, y en realidad el derecho no lo prohíbe.”⁹⁵ En el campo de nuestro tema existen por lo menos dos formas lícitas de daño: en primer término aquellos que no sobrepasen el nivel de tolerancia, que constituyen apenas una molestia y que por ende no llegará a ser lo que se conoce en el derecho del medio ambiente, como “daño apreciable” o “significativo”, o “sensible”, según sea la altura contemplada para ese umbral; en segundo término el daño -aún inapreciable, o significativo - que siendo estadísticamente inevitable y resultado de una actividad que no esta prohibida, debe por ende ser aceptado, siempre y cuando medie una reparación.”⁹⁶

A manera de conclusión, resulta claro que la técnica de la responsabilidad causal ofrece ciertas ventajas que la hacen indispensable para proveer los conceptos jurídicos necesarios a este amplio sector de las actividades que la tecnología moderna permite; ya que, además de lo apuntado, presenta la ventaja de que no haya que calificar de ilícitas ciertas

⁹⁴ Quentin-Baxter, Allison, op. cit., p. 20.

⁹⁵ Conviene antoar que, en la práctica de los Estados, nos encontramos con negociaciones que si bien no dejan de ser un problema económico y político para los Estados, demuestran que estos resultados son a veces drásticos. Recordemos la demanda de Greenpeace en las negociaciones con la Organización Marítima Internacional, en mayo de 1994, vid *supra*. En esta ocasión este fuerte grupo ecologista demandaba la enmienda del concepto “daño considerable” alegando que el sistema de medición daba lugar a una tolerancia inadmisibles, y además exigió el establecimiento de un régimen de responsabilidad absoluta. Documento preparatorio a la Conferencia SNP, mayo 1995.

⁹⁶ Barboza, op. cit., p. 28.

conductas de los Estados, y de que se adecua bien a los objetivos de prevención y reparación buscados a través de la responsabilidad jurídica en sentido amplio.

Sin embargo, hay otra posibilidad para este tipo de daños: la prohibición de la actividad cuando los daños son mayores que la actividad, esto sucedió cuando se llevaban a cabo experimentaciones nucleares, la atmósfera y el mar se deterioraban mucho y los resultados eran insignificantes en relación a este costo.

Después de todo, el concepto de la responsabilidad causal es muy conveniente porque no es necesario calificar de ilícitas las conductas del Estado y es apropiada para lograr los objetivos de prevención y reparación que son el fin último de la institución jurídica de la responsabilidad.

3.5.3. El Problema de la Comisión de Derecho Internacional.

El problema de la Comisión de Derecho Internacional era emitir un texto que recibiera aceptación por la comunidad de Estados. Pero como el proyecto era demasiado avanzado no obtendría el consenso suficiente para ser adoptado por la Comisión de Derecho Internacional ni para convertirse en una convención luego de pasar a la asamblea general." Por ello, es que se sigue trabajando en el tema en la Comisión de Derecho Internacional.

Es importante señalar que existen diferencias muy claras entre la responsabilidad por hecho ilícito y la responsabilidad causal y para verlas mas claramente, adjuntamos el siguiente cuadro comparativo.

3.6. Conclusiones: Síntesis y Cuadro Comparativo.

Como conclusión, el régimen de responsabilidad por actividades no prohibidas por el Derecho Internacional deberá de utilizarse de manera auxiliar y no subsidiaria.

Responsabilidad por Ilícitud y Responsabilidad Causal

Responsabilidad por Ilícitud	Responsabilidad Causal
Estudiada por la Comisión de Derecho Internacional desde el año de 1952.	No puede decirse que existe un verdadero estudio doctrinal, su estudio fué encomendado a la Comisión de Derecho Internacional desde 1973.
Regida por normas secundarias	Regida por normas primarias
Se puede exonerar al Estado infractor si comprueba que el daño no pudo haberse evitado, en caso de que en ese evento se tuviera la obligación de evitarlo	No existe tal exoneración
La responsabilidad es atribuible cuando se considera "hecho de Estado"	Se atribuye la responsabilidad cuando se prueba que la actividad se realizó bajo la jurisdicción del Estado
La obligación internacional genera responsabilidad	El daño genera responsabilidad
La reparación se rige por los criterios de la " <i>restitutio in integrum</i> "	La reparación se da por la "distribución de costos"
El Estado afectado tiene la facultad de exigir la cesación del acto.	Se permite la continuación de la actividad mediante el pago de la reparación correspondiente

CAPÍTULO 4. ANÁLISIS DE LA RESPONSABILIDAD BAJO CASOS CONCRETOS.

- 4.1. **Caso del buque tanque "Amoco Cádiz". Antecedentes. Limitación de la Responsabilidad. Aplicación del Derecho. El Derecho Relativo a la Contaminación Marítima.**
- 4.2. **Caso del Pozo Ixtoc-I. Antecedentes. Lo Novedoso del Caso. Inmunidad de Jurisdicción Soberana del Estado Extranjero. Acción Judicial en Contra de PEMEX ante los Tribunales extranjeros. Responsabilidad por Corporaciones que Realizan Negocios.**
- 4.3. **Conclusiones. Las Últimas Medidas que Han Sido Tomadas. La Labor de la Organización Marítima Internacional. Desarrollo del Derecho Internacional del Medio Ambiente y Marítimo.**

4.1. Caso "Amoco Cádiz".

4.1.1.1. Antecedentes.

La historia de estas últimas décadas ha sido fértil en accidentes graves de origen técnico. No pueden ignorarse los acontecimientos que evocan los accidentes de buques tanque por ejemplo el "B/T Tanio", 7 de marzo de 1980 a lo largo de las costas bretonas; "B/T Exxon-Valdez", 24 de marzo de 1989, en Alaska; "B/T Mega Borg", 12 de junio de 1990, a lo largo de las costas texanas cerca de Galveston; el abordaje "B/T "Torrey Canyon"⁹⁷, el 18 de marzo de 1967, pero sin ninguna duda, el "B/T "Amoco Cádiz"⁹⁸ fue parte de las mayores catástrofes internacionales que marcarán fuertemente los espíritus en razón del desastre ecológico provocado por este siniestro⁹⁸.

El 16 de marzo de 1978, el barco petrolero ""Amoco Cádiz"", con la bandera de Liberia, encayó estrellándose contra los arrecifes a lo largo de Portsall, en el norte de Finister como consecuencia de una avería.⁹⁹ El buque

⁹⁷ Este accidente dió lugar a la elaboración de la Conferencia de Bruselas de 1969 donde se adoptaron el 29 de noviembre de 1969 los dos convenios siguientes:

a.- INTERVENCIÓN/69

b.- C.I.C/69.

Lo que analizaremos en el capítulo quinto y último de esta tesis.

⁹⁸ De Raulin, Arnaud. L'Épopée Judiciaire de L'Amoco Cadiz, Journal du Droit International, vol. 120, no. 1, trimestre enero, febrero y marzo, Francia 1993 p. 41.

⁹⁹ Ibidem.

había perdido el timón y estaba siendo remolcado a través del Canal Inglés, las líneas de remolque se rompieron a causa de un huracán.¹⁰⁰

Además de la pérdida de ¹⁰¹230,000 a 263,000 toneladas de petróleo crudo ¹⁰²que se regaron a lo largo de 360 kilómetros de costas bretonas¹⁰³, ahogando peces y aves en una espesa costra negra, pero en igual forma cerca de un centenar de comunidades de las Costas de Armor y de Finister sufrieron daños y perjuicios pues la afluencia turística se disminuyó a causa de los estragos de la contaminación. El accidente fue estimado en 284 millones de dólares norteamericanos, con un costo de operaciones de limpieza sumando alrededor de 117 millones¹⁰⁴.

Para tratar de resolver la contingencia, se puso en marcha plan Polmar de lucha contra las contaminaciones marítimas. Los barcos de la marina francesa se cargaron con rapidez de gas y de detergentes. Se necesitaron varios meses para limpiar.

El derrame del B/T "Amoco Cádiz" es importante en razón de su duración, del costo y de lo extenso del daño, su complejidad jurídica¹⁰⁵ y los problemas que originaron este caso. Fue necesario esperar cerca de catorce

¹⁰⁰ Chicago Daily Law Bulletin, vol. 136, no. 52, jueves 15 de marzo, Amoco Cádiz Damages Disputed, p. 1, U.S.A., 1990.

¹⁰¹ Se derramaron 250 mil toneladas mas 50 mil toneladas de combustible de un tanque de consumo, Dr. Salgado y Salgado, Corrección de tesis, junio de 1996.

¹⁰² Este caso es muy citado por la doctrina norteamericana, su valor como precedente es muy importante. En el caso Torrey Canyon se derramaron 3,300 toneladas de crudo. A título de comparación, el último gran accidente de contaminación marítima el Exxon Valdez, derramó a lo largo de Alaska 38,000 toneladas de petróleo el 24 de marzo de 1989. Le Monde, 2 de octubre de 1991, citada por De Raulin, Arnaud, p. 41.

¹⁰³ New York Times, 20 de abril de 1984, en A1, col 1.

¹⁰⁴ Linda Rosenthal y Carol Raper, Amoco Cádiz and Limitation of Liability for Oil Spill Pollution: Domestic and International Solutions, Virginia Journal of Natural Resources Law, vol. 5, otoño de 1985, p. 259 y 260.

¹⁰⁵ El Amoco Cádiz llamado "El caso marítimo del siglo", N. Y. Times del 28 de abril de 1984 en la secc. A2, col. 4, es importante desde el punto de vista legal por la confluencia de las diferentes nacionalidades en el caso, por la magnitud potencial del daño y porque fue el primer asunto en ser litigado bajo el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Derrame de Hidrocarburos (CLC) del 29 de noviembre de 1969, 973 U.N.D.S.3, reimpresso en International Legal Materials 9,45 (1970). Para consultar la parte concerniente a la responsabilidad versión oficial en español, vid apéndice. La comunidad internacional supuso que la corte de distrito norteamericana podría interpretar y posiblemente aplicar el CLC. De cualquier modo, la corte determinó que la ley aplicable sería la norteamericana y no el CLC. En consecuencia, el caso Amoco Cádiz indica que los dueños de buques tanques pueden ser responsables por daños superando aquellos a los especificados en un acuerdo internacional, según comentarios de Joseph C. Smith, un abogado representante de una compañía de seguros en el caso, N.Y. Times, 20 de abril de 1984 en la secc. B5, col. 1.

años antes de que se de la decisión final en la Corte de Apelación del Séptimo Circuito de los Estados Unidos obtenido el 24 de enero de 1992.

Desde este punto de vista este caso es atípico ya que en numerosos siniestros de este género, la negociación ha prevalecido sobre el reglamento judicial.¹⁰⁶

El B/T "Amoco Cádiz" queda en segundo lugar en términos de contaminación petrolera, en términos de cantidad de crudo perdido.

En cuanto a los costos de limpieza por contaminación el caso "Amoco Cádiz" se igualó con el del B/T "Tanio", 7 de marzo de 1990, y, es la segunda contaminación marítima de la historia después del B/T "Exxon Valdez", 24 de marzo de 1989.

Cuando ocurrió el accidente, se tenía la opción de escoger entre ser juzgados en Estados Unidos o en Francia. Los dueños del barco escogieron la primera porque esta opción les permitía escaparse de la Convención de Bruselas de 1969¹⁰⁷.

Este es un asunto contencioso complicado en el plano jurídico en razón de las numerosas víctimas, personas públicas y privadas, y de sectores implicados. El barco petrolero había sido construido en los astilleros españoles "Astilleros", lanzado al agua en 1974 y registrado en Liberia, era propiedad de la "Amoco Transport Company", sociedad liberiana, que a su vez era una filial de un grupo petroquímico profundamente integrado y de importancia mundial: la "Standard Oil Company", sociedad constituida bajo el derecho norteamericano.

La "Standard Oil Company" tenía otra filial, la "Amoco International Oil Company" (AIOC), sociedad norteamericana de Delaware, con base en Chicago Illinois, que estuvo a cargo de ordenar y de recibir el "Amoco Cádiz" y que se ocupaba al mismo tiempo de la organización y de la gestión de los transportes de la "Standard Oil Company".

Este navío fue asegurado en Gran Bretaña y en el momento del siniestro su capitán era italiano. Fue remolcado por un barco alemán que había ayudado en el accidente al "Amoco Cádiz" y finalmente, el grupo Shell era propietario del cargamento en el momento del siniestro.

Teniendo en cuenta el número de parámetros utilizables, la determinación del derecho aplicable, se revela como una tarea difícil. En

¹⁰⁶ De Raulin, *op. cit.*, p. 42.

¹⁰⁷ El CLC establecía para los propietarios de los navios, una limitación en la responsabilidad, por tan solo 77 millones de francos, citado por De Raulin, *op. cit.*, p. 43.

cuanto al fondo¹⁰⁸, sería aplicado el derecho francés; en cuanto a la prueba y los intereses legales, sería el derecho norteamericano.

Este caso presenta problemas jurídicos novedosos: la determinación de la ley aplicable, la identificación del autor de la contaminación, la calificación de las víctimas, la evaluación de los daños y sus métodos, la definición de "daño ecológico" así como su duración, los problemas ligados a la cobertura financiera del daño, etcétera. Las respuestas aportadas a todas estas cuestiones tendrán efecto en la jurisprudencia internacional, por ser uno de los mas grandes casos de contaminación que hayan sido juzgados por los tribunales.

De entrada se puede subrayar que ciertas decisiones sentarán precedente en el Derecho Internacional del medio ambiente: por ejemplo, al tomar en cuenta la responsabilidad por el daño causado por la sociedad matriz, a pesar de la integración de las sociedades filiales.

Otro punto que también se debe destacar es que los jueces norteamericanos lamentablemente rehusaron tomar en cuenta el daño ecológico.

Por el otro lado, los abogados del "Amoco Cádiz" alegaron que el daño no era previsible por lo que la empresa Amoco no debió haber sido declarada responsable por todos los daños de negligencia¹⁰⁹. Es claro que para las compañías petroleras la responsabilidad que debía haber sido fincada era la de la falta.

Las demandas resultantes del hundimiento del buque pueden ser divididas en dos campos: las de aquellos que sufrieron un daño por el derrame y las de los que fueron supuestos como responsables del agravio.

Así, este análisis se centra en tres puntos:

- 1) El marco general del caso con sus consecuencias financieras,
- 2) El trabajo jurídico, los fallos de la corte, las resoluciones jurídicas de la decisión del 24 de enero de 1992, por la corte de apelación del séptimo circuito de Estados Unidos y las diferencias con la decisión del 11 de enero de 1988 por el juzgado de distrito,
- 3) Por último, la inferencia de las perspectivas de derecho de la contaminación marítima.¹¹⁰

¹⁰⁸ En cuanto al fondo, el derecho francés y el derecho norteamericano son similares en el asunto de la responsabilidad, *op. cit.*, p. 44. Hoy día por la "Oil Pollution Act" "Amoco" y la "Schell", acudiran a los tribunales norteamericanos.

¹⁰⁹ *Chicago Daily Law Bulletin*, *op. cit.*, p. 1.

¹¹⁰ De Raulin, *op. cit.*, p. 44.

4.1.1.2. Catorce Años de Litigio Jurídico.

Después de la catástrofe, la batalla jurídica y financiera habría de durar mas de catorce años. En esto hay dos puntos de importancia: las principales decisiones relativas al "Amoco Cádiz" y la cuantía de la indemnización.

Las Principales Fases del Proceso.

- 16 de marzo de 1978.- El barco liberiano encalla en las costas de Port Sall, Finester.
- Septiembre de 1978.- El Estado francés y ochenta y ocho comunas afectadas de Finester y de las Costas de Armor, presentan su queja en Nueva York, contra la Amoco y la Shell, esta última propietaria del cargamento.
- Diciembre de 1979.- El Estado francés reclama a la compañía americana 1,200 de millones de francos y las comunas 1600 de millones.
- 4 de mayo de 1982.- Se abre proceso por responsabilidad en Chicago contra Amoco
- 1983.- Múltiples demandas son presentadas en la Corte de Distrito del Norte de Illinois
- 18 de abril de 1984.- El juez Mac Garr emite una decisión interlocutoria sobre responsabilidad. Encontró responsable a la "Standard Oil Company", por los actos de sus filiales. Es decir, hace responsable a tres integrantes del Amoco : "Amoco Transport Corporation", propietaria del navio, "Standard Oil Corporation", casa matriz, y la "Amoco International Oil Corporation"; así como la responsabilidad anexa de los astilleros navales "Astilleros Españoles S.A.", por las faltas de diseño y construcción del "Amoco Cádiz".
- La decisión del tribunal Federal de Chicago, del 18 de abril de 1984 es interesante para las víctimas por dos razones principalmente: primero, la decisión hace recaer la responsabilidad de la catástrofe sobre la sociedad matriz y sus filiales, a pesar del marco jurídico que podían constituir las filiales extranjeras; en seguida, ella reconoce la indemnización sin limitación de responsabilidad, a la inversa de lo que preveían las convenciones internacionales.
- 16 de abril de 1986.-Se abre en Chicago la última fase del proceso, en la que se fijará el monto de las indemnizaciones.
- 11 de enero de 1988.- En la primera decisión, el tribunal fija 468 millones de francos franceses (82.2 millones de dólares) de los cuales son 380

millones de francos franceses para el Estado y 93.8 millones de francos franceses para las comunas bretonas agrupadas en sindicato mixto.

- 21 de enero de 1989.- En los términos de un juicio rectificativo estas sumas se encuentran aumentadas: los cultivadores de ostras reciben una indemnización complementaria de 34.8 millones de francos, en 1988 solo habían recibido 813 mil francos; las colectividades locales 187 millones de francos, en vez de 93 millones, el Estado francés obtuvo una indemnización complementaria de 78.5 millones de francos; y los Departamentos de Finister y de la Costa de Armor, que habían sido olvidados en 1988, ahora recibieron 11.9 millones de francos.
- Los abogados de Amoco alegan ante el juez de Distrito Charles Norgie¹¹¹, con la intención de revocar la sentencia respecto a la indemnización por los daños.¹¹²
- La compañía española Astilleros Españoles S.A. quien había construido el buquetanque fue declarada culpable por las deficiencias en el diseño de los engranes de viraje. Astilleros Españoles cuestiona ante el tribunal el derecho de acción de los Estados Unidos y pide que sean absueltos del caso.
- La rectificación de la indemnización suma un total de 645 millones mientras que inicialmente había sido de 468 millones de francos. Esto no es todavía suficiente, el Estado francés y los bretones decidieron apelar¹¹³. La sociedad Amoco fue igualmente condenada a pagar el equivalente de 165 millones de francos al grupo Shell, propietaria del transporte petrolero "Amoco Cádiz".
- 24 de enero de 1992.- La Corte de Apelación de Chicago aceptó revaluar las tasas de interés compuesto que pasaron de 7.22% anual a 11.9%. Francia obtuvo el derecho de recibir un monto suplementario de 3.5 millones de francos, sin incluir intereses, a título de gastos de limpieza. Las indemnizaciones pasaron a 930 millones para el Estado y 210 millones

¹¹¹ Ya suman doce los años de litigio, y el juez Mc Garr se ha jubilado. Esta por haber un juicio final sobre las adjudicaciones emitidas por Mc Garr. De Raulin, *op. cit.*, p. 45.

¹¹² "La teoría de un profesor sobre la causa del peor derrame de hidrocarburos en la historia europea es demasiado especulativa para ser importante y es de una evidencia inadmisibles." dijo el abogado Frank Cicero del despacho Kirkland y Ellis y alegó que el testimonio del profesor holandés no es válido para fincar responsabilidad, pues el no es un perito ni en mecanismos de dirección, ni en buques. *Chicago Daily Law Bulletin, op. cit.*, primera plana.

¹¹³ El gobierno francés, uno de los diversos demandantes objeta las tasas de interés del monto de la indemnización. De Raulin, *op. cit.*, 46 y sigs.

para las comunas. El monto total de las indemnizaciones es de 1270 millones^{114 115}.

4.1.2. Limitación de la Responsabilidad.

La corte decidió el caso bajo la ley interna de los Estados Unidos de Norteamérica, mas también analizó e interpretó los términos del CLC.

4.1.2.1. Derecho Interno de los Estados Unidos de Norteamérica.

Habiéndose decidido por el Derecho Interno de los E.U.A., el juzgado de distrito revisó la "Limitation Liability Act" de 1851 y la "Regla F", esta de "Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims" de "Federal Rules of Civil Procedure". El derecho de los dueños de un barco a limitar su responsabilidad surge de las reglas de Derecho Marítimo generales y no de derecho común o derecho civil como se supondría y no fue sino hasta después de que el Congreso emitió la "Limitation of Liability Act". El propósito de esta ley era la de proteger a los dueños de barcos americanos y asegurarse de que pudiesen competir con transportistas extranjeros que gozaran de los beneficios de la responsabilidad limitada¹¹⁶.

La sección 183(a) de la "Limitation of Liability Act", es la pertinente al caso Amoco Cádiz, y por cierto, no ha sufrido cambio a pesar de las enmiendas de la ley. En ella se dice que el límite de la responsabilidad, compensación, no deberá exceder del monto o valor del interés de tal dueño en ese buque y la carga.¹¹⁷ Por cierto que muchas incertidumbres surgen de este marco de limitación a la responsabilidad, como lo son: 1) quien es el titular del derecho a limitar la responsabilidad, 2) el derecho procesal, 3) el fondo de limitación, 4) que constituye vínculo de conocimiento y 5) la interpretación de la intención del Congreso.

Fue a través de la interpretación del poder judicial que la "Limitation Act" fue modificada. Por ejemplo en 1968, a raíz del caso "Torrey Canyon", la corte reconoció que las corporaciones multinacionales que operaban la flota de buquetanques eran muy diferentes a los dueños de barcos de 1851, que eran independientes e inseguros en términos financieros así que la

¹¹⁴ La diferencia se da por los intereses.

¹¹⁵ La información sobre el avance del proceso ha sido tomada de los artículos: De Raulin, op. cit., p 47 y de Rosenthal y Raper, op. cit., p. 266.

¹¹⁶ Rosenthal y Raper, op. cit., p. 267.

¹¹⁷ Esto resulta ser inconveniente para las víctimas al momento de negociar o litigar el resarcimiento de un daño, ya que el monto será insuficiente. Pero para el transportista y el dueño de la carga puede resultar adecuado si ha asegurado buque y carga y si lograr que el seguro pague.

protección que el Congreso quiso darles con la limitación de responsabilidad a estos últimos, no eran aplicables al primer caso.

Después del accidente del "Torrey Canyon", un gran número de gobiernos buscó clarificar su poder y tomar medidas preventivas cuando un derrame importante de petróleo amenazara sus costas y aguas territoriales. La mayoría de los gobiernos consideraron que un convenio internacional sería el mejor remedio, pero el Congreso de los Estados Unidos consideró que "el problema era demasiado urgente para esperar la formulación de un convenio internacional...". Se temía que la limitación de la responsabilidad establecida por tal convención fuese menor a la que la política pública de los Estados Unidos marcará.¹¹⁸ Si bien es consabido que la actitud de los Estados Unidos para con la comunidad internacional siempre ha sido impositiva¹¹⁹. De cualquier manera, el Congreso emitió una serie de leyes que en parte se referían a la contaminación petrolera¹²⁰. En estas leyes se establece la responsabilidad estricta.

La serie de leyes federales no conceden derecho de prelación respecto a la regulación Estatal por derrame de hidrocarburos. La función de estas leyes es la de proteger el medio ambiente, sin embargo no establecen una adecuada compensación¹²¹. Estas leyes prohíben que los dueños de barcos limiten su responsabilidad bajo la Limitation Act en el caso de derrame de hidrocarburos. El espíritu de estas leyes ya no es proteger a la industria pesquera, sino a los ecosistemas.

4.1.2.2. Derecho Internacional.

La comunidad internacional no valoró enteramente el problema de la contaminación marina sino hasta después de la II Guerra Mundial, cuando la demanda de petróleo se aceleró dramáticamente¹²². En 1948, las Naciones Unidas establecieron la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. La OCMI fue creada para facilitar la cooperación entre los países en el campo de la seguridad de navegación que incluye la

¹¹⁸ Rosenthal y Raper, op. cit., p. 275.

¹¹⁹ Cabe recordar que los Estados Unidos no es un país exportador sino importador de petróleo; y que la industria petrolera mundial involucra una fuerte proporción capital norteamericano. El problema parece ser entre transnacionales de uno y otro Estado.

¹²⁰ Water Quality Improvement Act de 1970, Federal Pollution Control Act Amendments de 1972 y Clean Water Act de 1977. Esta última limita la responsabilidad a un dólar por tonelada bruta o peso completo, la que resulte mayor. Establecido por la enmienda de 1990.

¹²¹ Selected Environmental Law Statutes, West Publishing Company, U.S.A., 1994.

¹²² Rosenthal y Raper op. cit., p. 276.

prevención y el control de la contaminación marina por buques y otros artefactos.

El antecedente del supertanque "Torrey Canyon",¹²³ mobilizó a la comunidad internacional en contra de la amenaza de accidentes relacionados con la contaminación marina. La insuficiencia de resoluciones basadas en la costumbre y convenciones internacionales entonces en vigor, pronto dieron lugar a disputas legales. Una de ellas, concierne al derecho de los Estados costeros a intervenir en accidentes marítimos. Bajo el derecho consuetudinario internacional, un Estado costero, puede intervenir cuando ha ocurrido una catástrofe dentro de su mar territorial. El asunto fue menos claro cuando se verificó una calamidad mas allá del mar territorial de un Estado, como sucedió en el caso del "Torrey Canyon". De acuerdo a algunos comentaristas, los Estados costeros gozaban de un derecho de autoprotección o de autoayuda respecto a dichos accidentes; otros argumentaron que ese derecho no existía o que se aplicaba solo bajo ciertas circunstancias. Las anteriores críticas estuvieron basadas en que existe un Derecho Marítimo que prevé un periodo de tiempo antes que cualquier otro que no sea el dueño intervenga en una catástrofe de algún barco en altamar. De esta manera, Inglaterra, esperó varias semanas antes de presentar acción alguna en contra del hundimiento del "Torrey Canyon"¹²⁴.

Aún mas importante, en ese caso se suscitaron litigios sobre el derecho de compensación. El caso "Torrey Canyon", se decidió bajo Derecho Interno, concretamente, bajo la ley conocida como Limitation Liability Act de 1851.¹²⁵ Como esta ley indicaba que sólo eran titulares a limitar su responsabilidad los dueños de barcos y una restringida clase de fletadores, la Corte decidió que la casa matriz del propietario registrado del "Torrey Canyon", no podía limitar su responsabilidad. Aún mas, la Convención de Bruselas sobre Limitación de Responsabilidad de 1957,¹²⁶ firmada por varias de las partes, proveía sólo una compensación mínima para los demandantes¹²⁷. Habiendo sido creada para

¹²³ En mayo de 1967, se derramaron 100,000 toneladas de crudo en el canal inglés. El derrame cubrió la Costa Cornish con petróleo y se desparramó por la costa francesa, normanda y británica a lo largo de 225 millas. *Ibidem*, p. 277.

¹²⁴ *Ibidem*, p. 278.

¹²⁵ Catalogado 46. Corte Suprema de los Estados Unidos, sección 181-192 (182).

¹²⁶ Convenio Internacional Relativo a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques que Navegan en el Mar, del 10 de octubre de 1957.

¹²⁷ Las víctimas de propiedades dañadas por causa de catástrofes marítimas, podían obtener aproximadamente \$67 dólares americanos por tonelada del peso del barco, de la parte designada a la responsabilidad limitada. Convenio Internacional Relativo a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques que Navegan en el Mar, Art. 3 (1) (a).

ajustar cuentas entre el transportista y el dueño de la carga, esta convención no estableció compensación alguna para terceros. Después de la catástrofe, la OCM¹²⁸, redactó la Convención de Intervención¹²⁹. La convención le autoriza a una nación costera el tomar medidas de prevención en caso de un accidente marítimo en altamar que cree un peligro de contaminación marina¹³⁰.

También como resultado del accidente "Torrey Canyon", la Organización Marítima Internacional redactó dos convenciones, el de Responsabilidad Civil por Derrame de Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969 y la Convención para el Establecimiento de un "Fondo" de Compensación por Daños por Derrame de Hidrocarburos, adoptado dos años después, el 18 de diciembre de 1971, con sus respectivos Protocolos, ambas serán analizadas en el capítulo siguiente.

La aplicación del CLC tal vez, limitaría la responsabilidad de la empresa transport, propietaria registrada de "Amoco Cádiz", ya que el CLC define expresamente la figura de propietario registrado¹³¹; y puede ser que le otorgase un límite a la responsabilidad de AIOC o de la Standard, dependiendo de la interpretación de los términos "sirviente" o "agente"¹³². De cualquier modo, la Corte escogió el aplicar el Derecho Interno, en vez del internacional, en el caso "Amoco Cádiz"¹³³.

Es cierto que cuando se abrió juicio de responsabilidad en Illinois para el caso "Amoco Cádiz", los Estados Unidos no forman parte de tales convenciones.

Las cortes no pueden manipular el CLC tan fácilmente como lo hacen con el Derecho Interno. El objetivo del CLC es promover la cooperación internacional en caso de un daño por derrame de hidrocarburos. Cuando los juzgados aplican el Derecho Interno a guisa de interpretar la Convención, pasan por alto esta meta como lo hizo el Juzgado de Distrito.

¹²⁸ Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI), y el 22 de mayo de 1982, entró en vigor la enmienda constitutiva que cambió el nombre por el de (OMI). Dato: Dr. Salgado y Salgado, asesoría para esta tesis, marzo de 1996.

¹²⁹ Convención de Intervención en Altamar, reimpresso en Tratados Celebrados por México, apéndice IV, 1969, Senado de la República, Secretaría de Relaciones Exteriores.

¹³⁰ Aquí es donde intervienen los principios examinados en el capítulo II: deber de prevención, de información, etc.

¹³¹ CLC, Art. II (2) (a) (c).

¹³² Rosenthal y Raper op. cit., p. 289.

¹³³ Rosenthal y Raper, op. cit., p. 283.

4.1.2.3. Comparación entre Derecho Interno e Internacional.

Como la Corte decidió aplicar la mencionada ley "Limitation Liability Act", podía haber dado como resultado que se diese poca o ninguna compensación a las víctimas, ya que la responsabilidad que esta establece es la de la culpa y se establece el fondo de limitación en una evaluación¹³⁴ del buque después del accidente¹³⁵. Por el contrario, tanto el CLC como la Convención del "Fondo", estipulan una cantidad mínima de compensación a la víctima y ambas estipulan la responsabilidad estricta, tanto a los dueños de la carga como del barco. Desde este punto de vista, el esquema internacional me parece más conveniente para los agraviados. Sin embargo, como la Corte decidió que en el caso Amoco Cádiz, no se cumplían los requisitos para aplicarse la "Limitation Act", se encontró responsable sin límite a los demandados¹³⁶.

A pesar de no haber aplicado el CLC, la Corte predijo como hubiese resultado en caso de haberlo hecho. El CLC prohíbe dos tipos de reclamaciones por compensación: 1) demandas contra el dueño presentadas fuera del CLC y 2) todas las demandas hechas en contra de "sirvientes", "agentes", o "dueños"¹³⁷. La corte interpretó que Standard y AIOC no encajaban en ninguno de estos tres supuestos¹³⁸.

Sin embargo, el valor como precedente de esta dicta es casi nulo pues los E.U.A., se negaron en primer lugar, explícitamente a firmar las convenciones y, en segundo la Corte nunca aplicó el CLC.

A continuación exponremos una tabla para facilitar la comprensión de los tres documentos¹³⁹ que están siendo manejados para la comparación entre Derecho Interno e internacional.

¹³⁴ Que es el sistema norteamericano de limitación de la responsabilidad, es decir del valor económico o de la opción. Fuente: Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, en su trabajo de asesoría para esta tesis, junio de 1996.

¹³⁵ Ibidem, p. 283.

¹³⁶ La Corte le negó a Transport, Standard y AIOC, protección bajo la Limitation Act. De esta manera se entrecruza el moderno entendimiento del poder judicial norteamericano, respecto a la "Limitation Act", donde el objetivo ya no es beneficiar a los propietarios de las compañías navieras. Ibidem, p. 284.

¹³⁷ CLC, Art. III (4).

¹³⁸ En una de las primeras audiencias del caso Amoco Cádiz, uno de los expertos de los demandantes acordó que el sentido llano de "sirvientes" o "agentes", podría referirse a personas que no fuesen de la tripulación tales como las involucradas en la construcción, diseño y reparación de un buque. Por lo que la interpretación de la Corte puede ser incorrecta según Rosenthal y Raper, op. cit., p. 289.

¹³⁹ Los documentos son: "Limitation Liability Act", de derecho interno, y el "CLC" y "Convención del Fondo", ambos de Derecho Internacional.

4.1.2.4. Responsabilidad Internacional por Derrame de Hidrocarburos.

Cuadro sinóptico.

Documento	Limitation Act	CLC	"Fondo"
Tipo de Responsabilidad	Falta	Responsabilidad estricta	Responsabilidad estricta
Parte titulada a limitar Limitación de la responsabilidad	Dueño del barco o "demise charter" Valor del buque después de la catástrofe mas la carga entonces pendiente. Seguro del casco del buque no incluido	Dueño del barco 133 unidades de cuenta por tonelada; 14 millones de unidades de cuenta máximo	Dueño de la carga 600 millones de unidades de cuenta máximo
Reclamo comparable	Cualquier pérdida o daño de la propiedad	Costos de limpieza, mas daños a la propiedad	Daños a partes públicas o privadas en exceso de compensación, estableciendo en el CLC. Compensación al dueño del barco por gastos bajo el CLC cuando no hubo conducta dolosa
Defensas o excepciones a la responsabilidad	Prueba del dueño del barco de que no hubo vínculo de conocimiento	Acto de guerra o de Dios, acto u omisión de un tercero, negligencia del gobierno en mantener ayuda de navegación	Estado dañado o buque infractor no miembro del CLC. Negligencia o acto u omisión intencional del reclamante. Acto de guerra o actividad gubernamental. Falta de prueba del daño que resultó del barco

4.1.3. Aplicación del Derecho.

4.1.3.1. Aplicación del Derecho Norteamericano por el Juzgado de Distrito.

El juzgado de Distrito, al decidir entre el derecho norteamericano y el francés, afirmó que eran similares, equiparándo, sin explicar las inconsistencias. En cuanto al derecho sustantivo, dictó que no se había probado que fuesen diferentes y, mas tarde, afirmó que si lo son¹⁴⁰.

Si el juzgado hubiese considerado los intereses en el caso, tal vez, hubiese concluido que el derecho francés o liberiano, ambos establecen que la ley aplicable, incluyendo a la limitación de la responsabilidad, es el CLC. Esto era viable, primero, por el lugar del agravio, *lex loci comici delicti*, segundo, los reclamantes franceses son la parte con mayor interés, tercero, la bandera bajo la cual navegaba Amoco Cádiz, era liberiana y por si fuese poco, el demandado también aducía al CLC como la ley de limitación aplicable¹⁴¹.

La experiencia demuestra que las cortes norteamericanas no aplican las leyes extranjeras ni internacionales sobre limitación, si estas preven un fondo de limitación con montos mas altos que los de su país, va en contra de sus políticas públicas o son de naturaleza mas procesal que sustantiva. Esto dió por resultado la aplicación de la *lex fori*¹⁴².

4.1.3.2. Análisis de la Corte.

140 *Ibidem*, p.284.

141 Los abogados de Amoco aducían al CLC como la ley aplicable; Transport había establecido un fondo en el CLC de \$77,371,875 francos con el Tribunal de Comercio de Brest en Francia, en abril de 1978 y Francia esperaba que el CLC se aplicase ya que ella lo había firmado; y segundo, la Corte sostuvo que el contrato consultivo entre Transport y AIOC establecía una relación dueño-independiente y no una de principal-agente entre las partes. Como contratante independiente la AIOC no podría gozar de la protección contra demandas que el CLC otorga a los "sirvientes" y "agentes". El contrato requería que AIOC asesorara y asistiera a Transport en el manejo de las operaciones de sus buques, todo ello bajo la tutela de Transport. No se le podía requerir a AIOC anticipar ninguno de sus fondos en la ejecución de las responsabilidades que el contrato determinaba. El acuerdo también otorgó a Transport el derecho de hacer auditorias a AIOC. Todo ello indica que la relación de AIOC con Transport era la de un agente y no de un contratante. Por lo que conforme a derecho AIOC estaria exenta de demandas por compensación. Rosenthal y Raper, *op cit*, p.286.

142 La cual pudo haber dado como resultado el que no hubiese compensación alguna; y recordemos que las normas internacionales han sido creadas para dar seguridad jurídica, fin social del derecho.

La corte encontró responsable a las compañías AIOC y Transport aduciendo que el término "mandatarios" y la naturaleza de la relación con AIOC y la Transport excluían de ser calificados como "agentes" o "sirvientes"¹⁴³, el acuerdo consultivo entre Transport y AIOC establecía una relación de contratante como dueño independiente y no de agente principal. De esta manera, como Standard y AIOC no eran ni dueños ni agentes podían ser demandados y encontrados responsables sin límite, aún cuando la ley aplicable fuese el CLC.¹⁴⁴

AIOC tenía el deber de asegurarse que el buque estuviese en buen estado para navegar. De cualquier modo, la Corte encontró que AIOC había desempeñado negligentemente su deber de mantener y reparar el sistema de engranes de viraje; y de entrenar a la tripulación para un adecuado mantenimiento, empleo y diseño del "Amoco Cádiz", lo que fue la causa próxima al hundimiento del buque y de la contaminación resultante. Entonces la corte encontró responsable sin limitación alguna a AIOC por los daños sufridos a los demandantes¹⁴⁵.

La Corte decidió de manera similar sobre la responsabilidad de la Transport como propietario nominal del "Amoco Cádiz". Transport tenía un deber no delegable de asegurarse que el buque fuese navegable en buenas condiciones, del adecuado mantenimiento y reparación y de que la tripulación fuese entrenada adecuadamente. Transport falló en ejercitar cualquier control sobre AIOC con respecto a estas actividades. También fallaron en probar que eran libres de "vínculo de conocimiento" de la actuación negligente de AIOC. Por lo tanto, Transport estaba sujeto a responsabilidad ilimitada por las operaciones negligentes, del mantenimiento y el entrenamiento de la tripulación de AIOC respecto al Amoco Cádiz.

La Corte prosigió con delimitar la responsabilidad de la Standard. Esta fue involucrada desde un inicio y tuvo el control sobre el diseño, construcción, operación y el manejo de Amoco Cádiz: Por ello, fue encontrada culpable no solo por los agravios de sus subsidiarias Transport y AIOC, pero también negligente en el diseño operación, mantenimiento, reparación y entrenamiento de la tripulación del buquetanque.¹⁴⁶

¹⁴³ La "Limitation of Liability Act", establecía limitación de la responsabilidad para los "sirvientes" o "agentes" que trabajaran para el dueño del barco. Rosenthal y Raper, op. cit., p. 276.

¹⁴⁴ Rosenthal y Raper op. cit., p.263.

¹⁴⁵ Ibidem, p. 264.

¹⁴⁶ Ibidem, p. 264.

En resumen, Standard, AIOC y Transport fueron encontradas conjunta y diversamente responsables para con los reclamos de los franceses y de Petroleum Insurance Limited, por el máximo monto de los daños incurridos.

En relación a las demandas de la Amoco en tercería por negligencia de Francia y los reclamientos franceses por negligencia por el derrame, la Corte dictaminó que Amoco no tenía derecho a recibir parte alguna de los beneficios resultantes del deber de Francia para sus conciudadanos, pero si sancionó a Francia.¹⁴⁷ Tampoco se podía declarar culpable a Amoco por los daños que fuesen consecuencia de una limpieza insuficiente que de hecho hubiese exacerbado el daño.

Los abogados de Amoco contrademandaron a la compañía "Astilleros Españoles, S.A.", quien había diseñado y construido al buque. La Corte otorgó estas reclamaciones por indemnización y contribución al encontrar responsable a "Astilleros".

En conclusión, pueden obtenerse mejoras judiciales y legislativas de este caso. El juzgado de distrito siguió con la política pública de estar comprometida con el cuidado del medio ambiente, al interpretar restrictivamente la Limitation Act, pero también hubiese podido cumplir de haber aplicado el CLC. Aunque se critique que los límites del CLC son bajos, no cabe duda que es mas adecuado el tipo de responsabilidad que se establece en el CLC, la responsabilidad estricta u objetiva es mas adecuada para el caso de actividades ultrarriesgosas.

Los Estados Unidos deberían anular la "Limitation Act", por su posición oscura, y anacrónica¹⁴⁸. En su lugar, los Estados Unidos deberían ratificar el CLC y la Convención del "Fondo" y adecuar a Derecho Interno lo concerniente a la contaminación del agua y aún mas, respecto a estas convenciones.

4.1.4. El Derecho Ambiental Relativo a la Contaminación Marítima.

El derecho ambiental ha sufrido adaptaciones en lo que concierne a la Contaminación Marítima. Éstas, han sido convenientes aunque por otro lado, parece inapropiado ver rebasado el derecho tan sólo para resolver ciertos problemas.

- 1.- Elemento de solución y,
- 2.- Elementos de la crisis.

¹⁴⁷ *ibidem*, p. 265.

¹⁴⁸ *ibidem*, p. 292.

4.1.4.1. Elementos de Solución.

La evolución favorable observada en el derecho sobre la contaminación, aparece sobretodo en la definición y en la aplicación del concepto de daño del medio ambiente¹⁴⁹. En la solución del asunto del caso Amoco, nosotros podemos desde luego sacar diversas enseñanzas que serían sin duda útiles para la doctrina y la práctica de este derecho¹⁵⁰.

Dos elementos atraen nuestra atención; por un lado a

- 1) definición del daño ecológico
y por otra,
- 2) la aplicación de la definición.

4.1.4.1.1. Ensayo de la Definición de Daño Ambiental o Daño Ecológico.

Al tratar el concepto de daño ecológico, se puede señalar la incertidumbre que desde hace mucho tiempo existe sobre esta definición y sabemos como esta cuestión hizo nacer dificultades en el caso del "Amoco Cádiz".

Los textos utilizan indistintamente las expresiones "daño al medio ambiente"¹⁵¹ y "daño por contaminación"¹⁵². La doctrina actual prefiere utilizar la expresión "daño ecológico".

Al usarse el término medio ambiente: ¿se habla de toda la biósfera o solo de algunos subsistemas? ¿Cómo delimitar cada uno de ellos?

Según Alexandre Kiss el daño ambiental comprende al medio ambiente y al ecosistema en un sentido amplio.¹⁵³ El ecosistema casi siempre está compuesto de cinco elementos corporales, que son: suelo, agua, aire, plantas y animales. Así la reparación del daño ambiental podrá tomar la forma de un programa de repoblación de ciertas especies, la restauración del litoral y de la salud humana. Esta concepción moderna y maximista del daño ecológico, será compartida por la doctrina actual en lo subsiguiente.

La forma moderna estima que el daño ambiental será encarado como la pérdida de un potencial; es decir: un golpe dado a la capacidad de la reproducción de la fuente. Lo que será contemplado en este nuevo concepto

¹⁴⁹ Raulin, *op. cit.*, p. 74.

¹⁵⁰ El Derecho Internacional del medio ambiente necesita homogeneizarse y hacerse cumplir como norma suprema a los intereses de Estados y empresas transnacionales.

¹⁵¹ Artículo 194 de la Convención de Montego Bay, sobre Derecho del Mar o bien, el principio 21 de la Declaración de Estocolmo.

¹⁵² Artículo 2o. de la Convención de Bruselas del 29 de noviembre de 1969 sobre la Responsabilidad Civil por los Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos.

¹⁵³ De Raulin, Arnaud, *op. cit.*, p. 75.

será mas que la manifestación del daño, el proceso del deterioro del ecosistema y con el de la calidad de vida y otros estragos, incluso económicos.

Entre las innovaciones esenciales del Derecho Internacional es necesario señalar que las numerosas convenciones internacionales sobre la contaminación, se refieran ahora a la protección de los intereses que atañen a la conservación y la integridad de la "biomasa"¹⁵⁴.

En el juicio del 11 de enero de 1988, la Corte de Chicago había rechazado los reclamos de perjuicio fundados sobre la degradación del medio marino. El juez Mac Gaar consideró en cuanto a la entrega del Estado del litoral ocho años antes del accidente "la naturaleza ha hecho fuertemente su obra, ella presenta poca utilidad "El juez asumiendo una posición utilitarista tomó en cuenta para la indemnización solamente los elementos "materiales", *vr. gr.*: el costo de operaciones de limpieza, de material y de equipo, de la utilización de los edificios y de servicios públicos, rehabilitación del litoral y de los puertos, perjuicios económicos de ciertas personas. Esto es, la Corte de apelación de Chicago, no reconoció el daño ecológico.¹⁵⁵

4.1.4.1.2. Aplicación del Concepto de "Daño Ambiental".

En lo que concierne a la ejecución de este concepto, parece que los utensilios clásicos no son siempre aptos en razón a la complejidad de las situaciones tales como: la identificación del autor de la contaminación, el sentido jurídico del término, la evaluación del daño y su duración, el establecimiento de la liga de causalidad entre el acto incriminado y el daño, y la determinación de la jurisdicción competente y de la ley aplicable.

Entre las cuestiones importantes nos limitaremos al estudio de estos cuatro últimos puntos.

4.1.4.1.2.1. Los Métodos de Evaluación.

¹⁵⁴ Biomasa: Es el total de materia viviente en un habitat, área o volúmen dado. También se usa para expresar el peso total de una población de organismos en relación con un área o volúmen específico., Glosario de Términos, Secretaría de Ecología y Desarrollo Urbano (SEDEU), Subsecretaría de Ecología, Dirección general de Promoción Ambiental y Participación Comunitaria, México, 1992, p.29.

¹⁵⁵ De Raulin, op. cit., p. 75.

A propósito de la evaluación de los daños, el profesor Martin¹⁵⁶, expone el problema cuando subraya: "No se sabe y no se puede saber que es el daño ecológico. El progreso de las ciencias llamadas "naturales" cuentan con que los grandes avances que nos hacen tomar conciencia de la magnitud del fenómeno pero, al mismo tiempo, proporcionan de un mayor grado de incertidumbre que pone en evidencia su variedad y complejidad. Como ejemplos, ¿cómo traducir en términos jurídicos el proceso de regeneración del medio natural que muy frecuentemente sigue su degradación? ¿Son "menos buenos" los nuevos equilibrios que se constituyen, que aquellos que son reemplazados por referencia a ciertos criterios? ¿Puede uno saber con precisión suficiente cual es el perjuicio como consecuencia de las lluvias ácidas?".

El autor invoca aquí a la vez el progreso y los límites de la ciencia y de la técnica en el conocimiento del daño por contaminación. Resulta difícil frecuentemente calificar esto último, pero, sin embargo, el mismo autor no renuncia a evaluar el daño ecológico.

"El daño ambiental es necesariamente ese que está presente como tal por el sabio en su laboratorio, mas bien, es el que está definido como tal por la convención social."¹⁵⁷

Igualmente se debe tender hacia una búsqueda científica del daño ecológico, la evaluación exacta de él es un falso problema en la medida de que existe una cantidad de daños que no son medibles con exactitud. Por ejemplo, el dolor moral experimentado por la pérdida de un ser querido. El jurista no sabrá convertirse en el traductor de las ciencias de la naturaleza, más allá, el derecho positivo se queda corto¹⁵⁸.

El profesor Remond Gouilloud¹⁵⁹ explica que, más que las cifras, importan los métodos que permitan obtenerlos. Una ley de los Estados Unidos, la "Natural Resources Damage Assessment" del 31 de julio de 1986, define los métodos que se deben utilizar para evaluar en justicia los recursos naturales, sin embargo, en el estado actual de la ciencia no hay método alguno que sea suficientemente confiable para fundar sistemáticamente las evaluaciones. Es fuerza acogerse a todos los criterios disponibles sin

156 Martin, Giles Le Dommage Écologique en Droit Interne Communautaire et Comparé, Rapport Introductif au Colloque de Nice, 21-22 mai 1991, *Economica*, 1992, p. 9, citado por De Raulin, Arnaud, op. cit., p. 76.

157 Ibidem, p. 77.

158 Ibidem, p. 77.

159 Remond-Gouilloud, M., Du Préjudice Écologique, A Propos du Naufrage de l'Exxon Valdez, 37e cahier, *Chronique XL*, Dalloz-Sirvey, 1989, citado por De Arnaud Rolin, op. cit., p. 77.

privilegiar a ninguno, ninguno es infalible, pero cada uno puede proporcionar un criterio útil, cada uno amerita en todo caso ser sopesado.

Está claro, en primer lugar, que el valor venal, de mercado del espacio o de los elementos destruidos es una indicación insuficiente: ella expresa sólo un atractivo económico, no un valor ecológico.

Existen numerosos métodos para evaluar un daño ecológico. Unos se basan en las equivalencias;¹⁶⁰ otras se fundamentan sobre los rendimientos, sobre este punto como por la duración del daño ambiental el juez tiene un margen de acción relativamente importante¹⁶¹.

En los dos casos, el daño ambientales indirectamente tomado en consideración en la medida en que los tribunales para determinar la falta de ingresos de los pescadores marinos, toman en cuenta el perjuicio causado al ecosistema. En los dos casos, el juez calcula la productividad teórica de la biomasa destruida.

4.1.4.1.2.2. La Duración del Daño Ambiental.

El daño ambiental y el perjuicio que con él se causa, es tal, que es difícil determinar donde empieza y donde acaba su duración y extensión.

Sobre estos puntos, el juez dispone de un poder importante y deberá acompañar su fallo de peritajes científicos.

Entonces se trata de una apreciación de hecho. Para que las personas privadas sean indemnizadas, se requiere de una evidencia total en lo que a la duración del daño respecta. Sin embargo, es necesario aplicar aquí el principio fundamental, según el cual todo daño, cualquiera que sea, debe ser reparado.

Cuando el derrame devastó el ecosistema local, alrededor de 220,000 toneladas de biomasa, pequeñas criaturas marinas que conforman la base de otras formas de vida marina perecieron. La biomasa se va reconstruyendo poco a poco, pero el proceso no terminará antes del año dos mil.¹⁶²

¹⁶⁰ Las equivalencias son la suma de dinero que un interesado estará dispuesto a proporcionar para obtener una satisfacción idéntica a aquella que a él se le ha rehusado debido a la degradación en cuestión, que es lo que llamamos en derecho civil perjuicio. De Raulin *op. cit.*, p. 78.

¹⁶¹ Rouen, 30 de enero de 1984 Syndicat des Marins Pêcheurs-Bastia c. Contedison, se explica lo siguiente. Para evaluar el daño ambiental sufrido por el pescador por la contaminación de la Bahía del Sena, la Corte de Rouen se fundó sobre el rendimiento por hectárea de la Bahía... Y también G.T.I. Bastia, 4 de julio de 1985, un juez corso, comparó la baja de la producción primaria y secundaria de un año al otro. La cual afectaba la pérdida de la cadena alimentaria conduciendo a una pérdida de la biomasa. Inéditos y citado por De Arnaud Raulin, *op. cit.*, p. 78.

¹⁶² *N. Y. Times*, 28 de abril de 1984, en A2, col.4.

Los pescadores sufrieron un perjuicio de \$33 millones de dólares norteamericanos en sus ingresos, debido al daño de los recursos marinos. El daño también afectó a la industria turística regional, pues sufrió la pérdida de miles de pájaros marinos y la devastación de alrededor de 130 millas de playa.

En el caso del accidente del B/T "Tanio", se admitió una indemnización de dos años (1980-1981), en el caso del "Amoco Cádiz", el juez consideró que la naturaleza era quien debía hacer el trabajo de reparación.

4.1.4.1.2.3. La Relación de Causalidad.

Respecto a la relación de causalidad entre el acto reclamado y el daño, poco importa que esta sea directa o indirecta, mediata o inmediata. La actuación del juez Mac Gaar era discutible, ya que buscaba una liga de causalidad directa o inmediata entre el daño y el acto incriminado.

En la primera decisión, la referencia hecha por el juez a los Artículos 1382 y 1383 del Código Civil francés es una aplicación reductiva; en este párrafo, el juez se enfoca únicamente a la responsabilidad por falta o a la responsabilidad por negligencia. Poco importa, en el derecho francés de la reparación el origen de la causa de la reparación; lo que interesa en el Artículo 1383, es la afirmación según la cual "todo daño es reparable". Esto quiere decir, no importa que daño. El principio esencial de la reparación del daño es la "*restitutio in integrum*", que consiste en reestablecer la parte lesionada en la situación en que estaba antes de que sobreviniera el daño.

El Artículo 1382 del Código Civil francés habla de la responsabilidad por hechos humanos y el 1384 del Código Civil francés establece la responsabilidad por el hecho de cosas, mismo que sería aplicable a nuestro juicio, ya que el naviero del "Amoco Cádiz" es responsable por los daños que sean causados por sus buques¹⁶³.

El juez americano tomó una apreciación puramente moralista, mientras que en el derecho francés la noción de reparación tiene por fundamento únicamente la equidad.

Además el juez, de primera instancia no hizo referencia al artículo dos párrafo tres del Protocolo del 25 de mayo de 1984, que modifica la Convención Internacional de 1969, sobre la Responsabilidad Civil por los Daños Debidos a la Contaminación de Hidrocarburos, y que da una definición de daño. De esta manera, daño por contaminación significa el perjuicio o el

¹⁶³ Raulin, *op. cit.*, p. 79.

daño causado en el exterior de un navío por una contaminación sobrevenida a la continuación de un escape o un derrame de hidrocarburos de un navío.

4.1.4.1.2.4. Determinación de la Ley Aplicable.

El caso del "Amoco Cádiz" ilustra perfectamente los problemas de la práctica *vis-à-vis* del criterio de la *lex loci commissi delicti*. El derecho aplicable en cuanto al fondo fue el francés, según determinó el juez americano. Pero argumentando que no había diferencia entre el derecho norteamericano y el francés, decidió aplicar el norteamericano, posición que sería fuertemente criticada desde un punto de vista doctrinario. Sin embargo, para efectos de la prueba, fue utilizado el derecho norteamericano.

Se debe constatar que existen decisiones recientes que permiten y facilitan la reparación, pero ellas aún son muy sectoriales. En varios casos europeos, existe la alternativa de asignar la responsabilidad civil ya en donde se ha sufrido el daño, ya donde ha sido causado.¹⁶⁴

En todo caso, es importante notar la especificidad de este derecho en relación a otras materias que rigen el derecho del medio ambiente.

Los recursos del medio ambiente son en general bienes comunes y no son objeto de derechos de propiedad. En el caso de recursos de medio ambiente escasos; agua, recursos de pesca, la libertad de acceso conduce a una sobreexplotación de este bien. El hecho de que ningún derecho de propiedad sea definido permite, implícitamente a todos, un derecho ilimitado a utilizar y contaminar el medio ambiente.¹⁶⁵

El daño ambiental se caracteriza por toda una cadena que afecta además de la salud humana, el medio ambiente: el medio marino, las especies no directamente explotadas, el paisaje, etc.; además de un daño por contaminación, pueden resultar una serie de perjuicios: atentado a la naturaleza y a la flora, atentado a la imagen de marca de una colectividad pública, pérdida de ingresos para los comerciantes, hoteleros, pescadores, etc.

Para abordar este tipo de daños es difícil de plegarse a una aproximación puramente abstracta y mecánica, ya que solo las soluciones globales son a la medida de la amplitud de los desequilibrios que ocasionan este tipo de catástrofes.

¹⁶⁴ Criterio de competencia alternativa que figura en la Convención de Bruselas del 27 de septiembre de 1978, de la Comunidad Europea.

¹⁶⁵ Les notes bleues, Ministère de l'Économie et des Finances, Ministère du Budget no 603, 27 juill.-2 août 1992, *Croissance et Environnement*, p. 1-23, citado por De Raulin, Arnaud, *op.cit.*, p. 80.

En materia de contaminación, la noción de "un" bien del medio ambiente y su categoría tienden a desvanecerse ante de la necesidad de tomar en cuenta la dimensión "global" del medio ambiente. Por otra parte esta idea de unidad ha recibido una cierta traducción jurídica en Derecho Internacional, puesto que es la cuenca hidrográfica la que viene a ser el fundamento de toda reglamentación.

El mérito del caso del "Amoco Cádiz", es haber puesto con precisión en el Derecho Internacional, no solamente el problema de la definición de daño por contaminación, sino también, su ejecución.

Sobre los efectos acumulados de los derrames de hidrocarburos y de la evolución del derecho del medio ambiente, el derecho de la contaminación marina ha conocido en estos últimos años de profundos cambios que modifican y sistematizan progresivamente el enfoque en este derecho.¹⁶⁶ Al mismo tiempo, con la catástrofe del "Amoco Cádiz", se ha operado una toma de conciencia de los límites del derecho de la contaminación marina, notablemente a propósito de la cuestión de la reparación a las víctimas de la contaminación.

4.1.4.2. Los Elementos de Crisis.

Como Chernobyl y Bopal, el trágico naufragio del Amoco Cádiz quedará grabada en la memoria colectiva. La existencia de estas catástrofes se han convertido en un nuevo riesgo social en la cual el derecho ambiental pone en evidencia sus limitaciones actuales. En el caso del "Amoco Cádiz" los instrumentos jurídicos tradicionales han mostrado su insuficiencia para regir las indemnizaciones.

En opinión de De Raulin desde el inicio, hay que notar lo insuficiente de los hechos instituidos por la Convención de 1969 y sus protocolos de 1984. En 1978, situados en el sistema de 1969, se esperaba obtener una indemnización de 77 millones de francos correspondiente al monto máximo de los fondos de limitación constituida.¹⁶⁷ El total de los daños exigido por los demandantes fue fijado por los estudios hechos entre 1985 y 1986. La parte de comunas y organizaciones profesionales en 650 millones de francos

¹⁶⁶ Recordemos el título codificación o desarrollo progresivo en el capítulo III, en el que se señala que este es precisamente el problema al que se ha enfrentado la Comisión de Derecho Internacional.

¹⁶⁷ La Convención de Bruselas de 1971 creó un fondo internacional de indemnización para los daños debidos a la contaminación de hidrocarburos, cuya contribución esta a cargo de la industria petrolera, y entró en vigor el 16 de octubre de 1979, seis meses después del naufragio. Citado por De Raulin, *op.cit.*, p. 82.

y la parte del Estado en 438 millones de francos. Una evaluación que muestra la diferencia considerable entre el monto de la destrucción real y la posibilidad irrisoria ofrecida por el Derecho Internacional.

El derecho positivo hace pesar, como se sabe, la responsabilidad del hecho de la contaminación marítima a la vez, sobre el propietario del navío, Convención de Bruselas de 1969, y el propietario de la mercancía, Convención de 1971, llevando a la creación de un fondo de indemnización.

Este sistema de dos etapas se refiere a dos principios: de una parte, la responsabilidad compartida entre el propietario del navío y el propietario de la mercancía y de otra parte una responsabilidad limitada. La Convención de Bruselas del 29 de noviembre de 1969 ha llevado el monto del techo de indemnización a 59.7 millones de Derechos Especiales de Giro, D.E.S.¹⁶⁸.

En la segunda fase, el "Fondo" de Indemnización, creado por la Convención de Bruselas del 18 de diciembre de 1971, viene en relevo por un límite de 200 millones de D.E.G.

En el inicio, la institución de limitación de responsabilidad, en forma de de responsabilidad marítima, esta destinada a la comunidad marítima y no es aplicable a las víctimas terrestres.

Por un lado, el hecho de que sólo se aplique la responsabilidad en el caso marítimo, se justifica por la idea de que ésta es una actividad de interés general y tal vez, hasta de servicio público. Y por otra parte, los riesgos que se asumen son cada vez mas y mas grandes y no están siempre en proporción a su capacidad financiera. Por ello es importante la limitación de la responsabilidad, como lo hacen las Convenciones.

De Raulin escribe que la solución que puede tomar Francia es la creación de fondos nacionales de indemnización cuyos recursos se obtendrán de una tasa impositiva; impuesto que no sería bien recibido por la colectividad.

Otra alternativa consiste en hacer pesar la carga aférente a un riesgo tecnológico sobre el medio en el cual él es la causa o el utilizador. Así por ejemplo, las compañías aéreas compensan financiando la prevención de molestias sonoras causadas a la población vecina de los aeropuertos, por el ruido de sus aviones.¹⁶⁹

En tales casos, el principio preconizado es el de "contaminador". Según esta regla, el contaminador es quien debe pagar en función del volumen de contaminación que le es imputable. Aquí el problema es

¹⁶⁸ D.E.G. = 1 dólar aproximadamente, De Raulin, *op. cit.*, p. 82.

¹⁶⁹ De Raulin, *op. cit.*, p. 85.

determinar quien es específicamente el que contamina. Restrictivamente serán los productores y otros agentes económicos, entonces la lista se hace interminable pero al final es el consumidor quien pagará el costo de la reparación.

Para finalizar, el veredicto fue decepcionante según los franceses en términos financieros, pero interesante jurídicamente.

4.2. Caso del Pozo Ixtoc-I.

4.2.1. Antecedentes.

El pozo Ixtoc-I empezó a perforarse el 1o de diciembre de 1978, en el suroeste del Golfo de México, en la Sonda de Campeche, a 94 kilómetros al noroeste de la Ciudad del Carmen, Campeche. El 1o de junio de 1979, cuando se estaba perforando a 3,627 metros de profundidad, tuvo lugar el accidente: el flujo de aceite y gas a presión, mas el derrame de petróleo crudo durante un lapso de alrededor de diez meses y una pérdida de 300,000 toneladas de petróleo, dañaron seriamente el ecosistema. Es decir, 37,000 toneladas mas que en el caso del "Amoco Cádiz".

El 3 de junio de 1979, cuando el gas y petróleo del pozo de exploración salían a la superficie para luego incendiarse, los localizadores de averías tuvieron dificultades para determinar la magnitud del desastre, 30,000 barriles de crudo brotaban por día. Un equipo de 500 expertos de 18 países diferentes taparon el pozo, aún así explotó de nuevo el 24 de junio, causando que se abandonara el proyecto¹⁷⁰.

El profesor Gómez-Robledo hizo un estudio sobre tres problemas jurídicos que surgían de este caso que fueron, a saber: el concepto de inmunidad de jurisdicción de los Estados, la noción de la debida diligencia y el problema que atañe a las llamadas actividades ultrarriesgosas.¹⁷¹

Existen otros estudios que ameritan ser mencionados por el análisis meticulouso del caso Ixtoc-I, como lo es el trabajo de West, quien hace una introducción y estudia el peso de los hechos: sobre contratos entre la defensa corporativa y sobre las operaciones de excavación y estallido; luego pasa al contexto procedimental, de ahí a los puntos jurisdiccionales: jurisdicción marítima: la queja de "South Eastern Drilling Company", SEDCO por la

¹⁷⁰ Alan I. Leonhard, Ixtoc-I: A test for Emerging Concept of the Patrimonial Sea, San Diego Law Review, vol. 17, April 1980, p. 617.

¹⁷¹ Gómez-Robledo Verdusco, Alonso, Responsabilidad Internacional por Daños Transfronterizos, Universidad Nacional Autónoma de México, México 1992, segunda reimpresión p. 75.

responsabilidad, el dilema de si hay jurisdicción bajo el derecho anglosajón federal sobre la contaminación internacional; el contencioso jurisdiccional, interface de derecho y de hechos; jurisdicción personal sobre PERMARGO, medidas bajo estatutos y la constitución, descubrimiento y sanciones; jurisdicción sobre PEMEX: PEMEX y la soberanía nacional y la Ley "Foreign Sovereign Immunities Act"¹⁷².

En el caso del Ixtoc-I, la situación jurídica no es tan sencilla, se encuentran implicadas cuatro sociedades: Petróleos Mexicanos (PEMEX), organismo público descentralizado del gobierno mexicano; Perforaciones Marinas del Golfo, S.A. (PERMARGO), sociedad mexicana que fue contratada por PEMEX, para operar en la explotación de pozos de la zona de la plataforma continental de México; SEDCO, sociedad norteamericana con sede en el Estado de Texas, quien proveía de equipo para la perforación del pozo y que fue contratada por PERMARGO y la Southeastern Drilling Inc. (SDI), de nacionalidad norteamericana, contratada también por PERMARGO para operar la plataforma SEDCO.

El Estado de Campeche ni ningún otro Estado de los Estados Unidos Mexicanos alegó compensación por daños y perjuicios.

En cambio, ya para agosto de 1979, Estados Unidos de Norteamérica empezó a alegar que el derrame del pozo Ixtoc-I, estaba ya contaminando las aguas navegables dentro de su mar patrimonial de 200 millas y las aguas suprayacentes a su plataforma continental, habiendo sido contaminadas 140 millas de la costa texana, de Brownsville a Corpus Christi. En ese mes de agosto, Lloyd Bensten, senador demócrata texano, hizo saber que el Estado norteamericano entraría en negociaciones con México. El Departamento de Estado norteamericano envió una nota diplomática. Pero el 23 de agosto, el entonces embajador de Estados Unidos en México, Robert Krueger, de forma inadecuada hizo público el contenido de la comunicación, por lo que en lo subsecuente, las negociaciones se tornaron difíciles.¹⁷³

El Gobierno Mexicano empezó a cuestionar seriamente la posibilidad de que hubiese en Derecho Internacional una base para la reclamación por daños y perjuicios.

4.2.2. Lo Novedoso del Caso.

¹⁷² James M. West, The Ixtoc-I Oil Spill Litigation: Jurisdictional Disputes at the Threshold of Transnational Pollution Responsibility, Texas Journal of International Law, vol. 16, summer 1981, pp. 475-532.

¹⁷³ Gómez-Robledo, *op. cit.*, p. 77.

Problemas según el Derecho Internacional. Con el propósito de analizar y delimitar tales problemas se considera conveniente considerar:

- 1) El grado en que las reglas existentes rigen esta nueva situación,
- 2) El punto de ausencia de medios judiciales que regulen y limiten un accidente de operaciones fuera de la costa en un derrame que afecta aguas internacionales y la costa de dos naciones.

Para mediados de mayo de 1980, el gobierno norteamericano dijo que las pérdidas ascendían a los 589 millones de dólares por daños al ecosistema, la industria pesquera y el turismo. Y el costo por operación de limpieza, podía calcularse de 75,000 a 85,000 dólares por día.

A raíz de la magnitud de los daños causados a los recursos y vida marina, fueron presentadas tres demandas colectivas (class actions¹⁷⁴) por diversas personas como: pescadores estadounidenses, hombres de negocios con intereses en la industria turística, propietarios de bienes inmuebles en la zona y por subdivisiones políticas de algunos condados del Estado de Texas en los Estados Unidos de Norteamérica, cuyos intereses fueron afectados directa o indirectamente. Tales demandas fueron interpuestas en la Corte de Distrito Sur de Texas, división Houston, en contra de: Petróleos Mexicanos, en su carácter de responsable directo por el accidente; SEDCO Inc., como la empresa que proporcionó el equipo para la perforación y Perforaciones Marinas del Golfo (PERMARGO), quien por contrato con PEMEX, llevaba a cabo los trabajos de perforación del pozo.

En abril de 1980, SEDCO presentó una demanda como tercero perjudicado pidiendo indemnización a PEMEX. Los abogados argumentaban que el equipo de perforación había fallado por actuación negligente por parte de PEMEX.

4.2.2.1. Puntos Jurisdiccionales.

Un punto jurisdiccional importante es el cuestionar si SEDCO tenía derecho a invocar la jurisdicción marítima de la Corte para obtener exoneración de, o limitación de la responsabilidad. Se ha alegado el que sea aplicable la "Limitation of Liability Act", bajo la base de que SEDCO 135 no debe ser calificado como "buque" (vessel) para los propósitos de limitar la

¹⁷⁴ Figura jurídica vigente en el derecho norteamericano, en la cual un grupo de personas o gente que tiene características o intereses en común que se asumen como cualidades para tener un derecho de acción comunitario. Black's Law Dictionary, West, U.S.A., 1990, p. 249.

responsabilidad por contaminación, como se hace con las fuentes contaminantes diferentes de buques¹⁷⁵.

Otros dos puntos que examinaremos son, uno de ellos, si PERMARGO es sujeto a jurisdicción personal de la Corte y el otro punto que cuestiona West es saber si la jurisdicción sobre PEMEX está bajo la "Foreign Sovereign Immunities Act".

En opinión de West¹⁷⁶, el punto no es si el Ixtoc-I era un "buque" o no, en vez de ello el punto es si debía o no permitírsele a SEDCO el pasar este punto de jurisdicción para alcanzar el alegado hecho de si hubo falta o no y de si esta fue dentro del vínculo de conocimiento de SEDCO.

En lo que respecta a la jurisdicción personal sobre PERMARGO, una manera de enmarcar la objeción de PERMARGO para ejercitar la jurisdicción de "brazo largo" sería el decir que el agravio por contaminación no fue un acto positivo suficiente para satisfacer las medidas del debido proceso¹⁷⁷.

Los reclamos por responsabilidad, están basados en parte en actividades ultrarriesgosas, por ende en responsabilidad estricta¹⁷⁸.

PERMARGO estaba "haciendo negocio" en el sentido de que tomaba ventaja de los mercados texanos para bienes y servicios, pero hay tan poca evidencia de que PERMARGO ejecutaba servicios, vendía productos o se comprometía en otra actividad en Texas que expusiera a los residentes texanos a riesgos no contractuales¹⁷⁹.

Ahora bien, el caso de la jurisdicción sobre PEMEX y la soberanía nacional es un punto claramente discutido por PEMEX. Por ello, fue que disputó el nivel de interpretación del estatuto. El plan de exploración en busca de petróleo y gas en la bahía de Campeche fue lucida como parte de un plan integral de planeación económica gubernamental. Los pozos no fueron perforados para producción comercial, sino como exploración para obtener información sobre la extensión de las reservas¹⁸⁰.

PEMEX alegó que el contrato de explotación comercial fue entre PERMARGO y SEDCO y no entre PEMEX y SEDCO¹⁸¹.

¹⁷⁵ West, *op. cit.*, p. 489.

¹⁷⁶ *Ibidem.*, p. 508.

¹⁷⁷ *Ibidem.*, p. 503.

¹⁷⁸ Vid *supra* capítulo II.

¹⁷⁹ West, *op. cit.*, p. 502.

¹⁸⁰ *Ibidem.*, p. 516.

¹⁸¹ *Ibidem.*, p. 520.

El que se asuma que una regla de Derecho Internacional consuetudinario de responsabilidad nacional exista encarna la causa de ausencia de principios que hace tentador saltar directamente a una afiliación general del análisis de las actividades no relacionadas de PEMEX, en los Estados Unidos, como evidencia de que la justicia sería usada para el ejercicio de la jurisdicción¹⁸².

Cada una de estas tres partes generales manifiesta un aspecto de la jurisdicción para determinar la directiva con el propósito histórico legislativo de la "Foreign Sovereign Immunities Act" de enfocarse en la "naturaleza" en vez del "propósito", es un "tour de force" que corta el nudo gordiano de las cuestiones justificables¹⁸³.

4.2.3. Inmunidad de Jurisdicción del Estado Extranjero.

4.2.3.1. Inmunidad de Jurisdicción Soberana de Acuerdo al Derecho Norteamericano.

En noviembre de 1979, PEMEX pidió que se deshecharan las demandas en su contra, fundándose en la Ley de Inmunidad Soberana de los Estados Unidos de Norteamérica.

En derecho norteamericano existe una ley codificadora respecto de este tema, su nombre es la "Foreign Sovereign Immunities Act de 1976". Esta ley especifica cuales son los casos en los cuales un país puede ser demandado ante los tribunales norteamericanos.

La premisa según la cual ningún Estado puede interferir en el ejercicio de los derechos soberanos de otro Estado era evidente la política de los Estados Unidos de Norteamérica; a guisa de ejemplo tenemos la declaración hecha por el "Attorney General Harmon" respecto a la protesta del Gobierno Mexicano por las variaciones del cauce del río Bravo: "ninguna regla, principio o precedente de Derecho Internacional impone responsabilidad u obligación alguna sobre los Estados Unidos"-¹⁸⁴.

Con el tiempo, debido a la creciente actividad comercial y económica, los Estados Unidos fueron tomando una posición antagónica. Antes de la citada "Foreign Sovereign Immunity Act", el Departamento de Estado

¹⁸² *Idem*, p. 523.

¹⁸³ *Idem*, p. 531.

¹⁸⁴ Citado por Gómez Robledo en el libro antes citado en la página 78, donde indica la siguiente fuente 21 Op. Attorney General, 274, 283. (1895), en Griffin, "The use of Waters of International Drainage Bassins under Customary International Law", American Journal of International Law, no. 53, p. 50 U.S.A., (1959).

norteamericano era el encargado de decidir si los tribunales debían o no dar curso a una acción judicial en contra de una entidad soberana. Esto daba lugar a decisiones mas de tipo político que jurídico. De esa manera, a partir del año 1952, se empezó a adoptar la doctrina de la inmunidad en sentido restrictivo. Esto sobre todo cuando se tratase de actividades de tipo "privado". Se entendió que el Departamento de Estado al ser un órgano de tipo político, era el menos indicado para determinar la condición de "comercial" o "no comercial" de una actividad. Por ello, la "Foreign Sovereign Immunity Act" además de su labor codificadora, buscó eliminar presiones al Departamento de Estado.

En esta ley, existe una sección relacionada con los problemas de contaminación producidos más allá de los límites jurisdiccionales de los Estados Unidos, aún cuando el daño causado se origine fuera de su propio territorio, si el acto en cuestión está en conexión con una actividad comercial que llega a causar un efecto directo dentro del territorio norteamericano.

De tal modo que en las secciones 1610 y 1611, se prevén situaciones específicas, en las cuales una entidad soberana queda desprovista de que se le otorgue inmunidad de ejecución. En esta ley se distingue entre actos gubernamentales públicos o soberanos, y actos de gobierno de naturaleza privada o comercial.

PEMEX se basó en la sección 1602 que habla de la inmunidad de soberanía por parte de los Estados extranjeros, frente a las cortes norteamericanas. En respuesta a lo anterior, los demandantes trataron de hacer valer dos de las cinco excepciones provistas en la misma ley, para efecto de negar la inmunidad de jurisdicción. Estas fueron las excepciones de: actividad comercial e ilícito no comercial¹⁸⁵.

4.2.3.2. Inmunidad de Jurisdicción Soberana en Derecho Internacional.

Por regla general, todo Estado, como persona moral que es, e independientemente de sus representantes en el Estado extranjero, goza de inmunidad de jurisdicción y de ejecución de acuerdo al Derecho Internacional General, queda totalmente fuera del ámbito de la competencia jurisdiccional del Estado territorial. Por el principio de *par in parem non habet imperium*.

Entonces lo que interesa determinar es que ya que un Estado no puede ser emplazado ante una jurisdicción interna extranjera sin su previo

¹⁸⁵ Francisco Moreno Treviño, Jurisprudencia, Precedentes Judiciales obtenidos por Petróleos Mexicanos en Materia de Inmunidad Soberana, "El Caso del Pozo Istoc-I", PEMEX LEX, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, núms. 23-24, mayo-junio, México 1990, p.50.

consentimiento, es el alcance de la regla general de la inmunidad de Estado extranjero en relación con las actividades emprendidas directamente por él o por los organismos que legalmente dependen de dicho Estado lo que será juzgado o no.

Existe una discrepancia entre los criterios referentes a este punto, por ello, el profesor Seidl-Hohenveldern, en razón al principio de soberanía, explica que el Estado del foro esta solamente autorizado a realizar actos *iure imperii* sobre su propio territorio. Toda excepción debe desprenderse de autorización expresa del Estado extranjero, entonces el Estado del foro actuará como sujeto *iure gestionis*.¹⁸⁶

4.2.4. Acción Judicial en Contra de PEMEX ante los Tribunales Norteamericanos.

De acuerdo a la "Foreign Sovereign Immunity Act", Petróleos Mexicanos, al ser un organismo público descentralizado, tiene derecho a gozar de la inmunidad de jurisdicción. Es tarea de PEMEX, el probar que ninguna de las excepciones de inmunidad soberana le es aplicable, la mas importante en este caso, es la contenida en la sección 1605 (a) (2), relativa a la naturaleza de la actividad emprendida.

El profesor Jordan J. Paust en su comparecencia ante el Comité de Marina Mercante, afirmó que no habia duda alguna de que los tribunales norteamericanos eran competentes para juzgar, de acuerdo a Derecho Interno e internacional a PEMEX, pudiendo presentar demandas en contra de PEMEX, de México o de ambos.¹⁸⁷ La razón por la cual ni México ni PEMEX podrían obtener la inmunidad de jurisdicción es en virtud de que los actos son esencialmente comerciales y de naturaleza privada. Además, Paust también califica la supervisión por parte del Gobierno Mexicano a PEMEX como un acto de naturaleza comercial; en la misma sesión el profesor Handl desvirtúa este argumento, diciendo que de ninguna manera, un tribunal norteamericano tiene la facultad de demandar a México, pues este, podría invocar la

¹⁸⁶ Seidl-Hohenveldern, *L'Immunité de Jurisdiction et d'Exécution des Etats et des Organisations Internationales*, Droit Internationale I, Paris, Pedone, 1981, p. 114; citado por Gómez-Robledo en *op.cit.*, pag. 80.

¹⁸⁷ Hearings before the Committee on Merchant Marine and Fisheries and the Subcommittees on water resources on the Committee on Public Works and Transportation House of Representatives, 96th Congress, First session on *The impact of the blowout of the Mexican oil well Ixtoc-I and the resultant oil pollution on Texas and the Gulf of Mexico*, serial no. 96-19, United States Government printing office, Washington, 1980, pps.251-258; citado por Gómez-Robledo en *op.cit.*, pag. 82.

excepción de inmunidad provista en la ley de "Foreign Sovereign Immunity Act".

En el caso de Pemex, como este es un órgano del Estado mexicano, gozaría de inmunidad de jurisdicción de acuerdo a la "Foreign Sovereign Immunity Act", pero tras haber comprobado ninguna de las excepciones le sería aplicable.

4.2.4.1. Tesis de los Abogados de PEMEX.

Repitiendo, la excepción relativa a este caso contenida en la sección 1,605 (a) (2) de la citada ley, misma que habla del la actividad emprendida por la entidad soberana, el profesor J. Paust afirmó, en la comparecencia ante el Comité de la Marina Mercante, que los tribunales norteamericanos tienen jurisdicción de acuerdo a Derecho Interno e Internacional en contra de PEMEX, de México o de ambos.

Esta posición parece ser adecuada si se considera que PEMEX realiza actos comerciales y son de naturaleza privada; y, según Paust, la supervisión que realiza un Estado sobre una empresa comercial es en sí una actividad comercial, como lo hace el Estado Mexicano con PEMEX. El profesor Handl, en la misma ocasión sostuvo una posición contraria. Afirmó que en cualquier tipo de hipótesis en que se interpusiera una demanda en contra de México ante un tribunal de los Estados Unidos, México podría invocar la excepción de inmunidad de jurisdicción que preve la "Foreign Sovereign Immunities Act" de 1976.

4.2.4.2. Negligencia.

"Generalmente un alegato de negligencia puede ser indicativo de un mínimo grado de intencionalidad, pero tal situación no evita que se encuentre constitucionalmente un ejercicio permisible de jurisdicción."¹⁸⁸

Esto se alega debido a que esta demanda es la evidencia de la anticipación contractual y el plan de contingencia de PERMARGO, en relación con cualquier posible explosión del pozo IXTOC-I.

La Corte alegó negligencia diciendo que era previsible el que las corrientes del Golfo tendrían que acarrear cualquier fuga de petróleo hacia las playas texanas, indica entonces que los daños resentidos en Texas provenientes de un accidente del pozo situado lejos de la costa, en la Bahía de Campeche, era un resultado previsible.

¹⁸⁸ Gómez-Robledo, *op. cit.*, p. 102.

4.2.4.3. La Posición de PEMEX.

En el recurso de petición para declaración de lugar, PEMEX sostuvo que la actividad de perforación y explotación del pozo Ixtoc-I no debe ser catalogada como una "actividad comercial", pues México ejerce un control soberano sobre sus recursos hidrocarburos, y como la planificación y supervisión son llevadas como actos soberanos de carácter público no hay lugar a la demanda. En cuanto a este último punto, PEMEX hizo una analogía con la función de la Organización de Países Exportadores de Petróleo;¹⁸⁹ en la cual un tribunal al juzgar la función de la OPEP, señaló que el término "actividad comercial" debería interpretarse restrictivamente. En conclusión, las actividades de las naciones miembros de dicha Organización, al controlar las condiciones de la explotación del petróleo dentro de sus respectivos territorios, debían considerarse como públicas y por ello gozar de la inmunidad de jurisdicción de acuerdo a la "Foreign Sovereign Immunity Act". Algunos autores estuvieron en contra de aplicar la analogía, pero como James Fender explica en relación al caso de la OPEP, el Juzgado de Distrito expresó que cuando una entidad soberana monopoliza las condiciones para la explotación de sus recursos naturales en beneficio de sí misma, esta actividad debe ser considerada como gubernamental por naturaleza y por lo tanto inmune a la jurisdicción de los tribunales de los Estados Unidos.¹⁹⁰

El internacionalista José Luis Siqueiros, señaló que en caso de ser demandado PEMEX debería invocar como excepción dilatoria, la inmunidad de jurisdicción, pues la actividad de explotación y exploración petrolera la realiza el Estado Mexicano en calidad de soberano; y además, en caso de que en una sentencia condenatoria y definitiva en contra de PEMEX, sería muy difícil que el poder judicial mexicano reconociese la validez de la sentencia y por lo tanto, que concediese ejecución en contra de PEMEX.¹⁹¹

El Juez de Distrito Robert O'Connor Jr. dictaminó el 30 de marzo de 1982, en Houston, Texas las siguientes resoluciones:

Examinó, entre otros puntos, el recurso interpuesto por PEMEX respecto a la falta de jurisdicción del tribunal norteamericano por haber dado

¹⁸⁹ Memorandum of the Defendant Petroleum Mexicanos in support of Motion to Dismiss for Lack of Personal and Subject Matter Jurisdiction. Matter of Complaint of Sedco, Inc., num. 11-79-1880. S.D. Texas, 13 sep. 1979, pps. 21-23; citado por Gómez-Robledo en *op. cit.*, p. 83.

¹⁹⁰ Fender E. James, *Over Oiled Waters: Pollution Litigation Or Arbitration, The Ixtoc-I Oil Well Blow-Out*, Suffolk Transnational Law Journal, 1980, vol. 4:2, p. 300.

¹⁹¹ Siqueiros, José Luis, *La Responsabilidad de Petróleos Mexicanos en el caso del Pozo Ixtoc-I*, El Foro, Órgano de la Barra Mexicana, Colegio de Abogados, México, Sexta Época, No. 18, julio-septiembre, 1979, p. 59.

entrada a la demanda en contra de PEMEX. El análisis versó sobre la naturaleza de la actividad realizada por PEMEX, debía determinarse si los actos de PEMEX se calificaban de comerciales o de actos de Estado soberano.

PEMEX realizaba la perforación de un pozo exploratorio en la Bahía de Campeche, en aguas patrimoniales mexicanas, se buscaban depósitos de gas y aceite fuera de la costa ("off shore"). PEMEX actuó bajo la autoridad de la legislación mexicana, en territorio nacional y en cooperación intragubernamental con otras ramas del Gobierno Mexicano.

En opinión del tribunal, PEMEX no estaba realizando una actividad comercial dentro de los términos de la "Foreign Sovereign Immunities Act". Las decisiones y medidas concernientes a la soberanía de los Estados sobre los recursos naturales, son de naturaleza únicamente gubernamentales. PEMEX, siendo una empresa petrolera mexicana de propiedad gubernamental, forma parte de un país extranjero para los propósitos de la Ley de Inmunidad Soberana de los Estados Unidos de Norteamérica. La actividad de PEMEX, es exclusivamente soberana. Por lo tanto, la excepción de inmunidad de jurisdicción, es inaplicable al caso.

Los actos realizados por un subordinado de PEMEX en cumplimiento de la exploración, eran también discrecionales en naturaleza e inmune a una demanda judicial bajo la ley "Foreign Sovereign Immunity Act". En caso de habersele negado la inmunidad a México, se estaría suprimiendo la garantía preservada por la sección 1604 de la citada Ley. Entonces, el recurso interpuesto por PEMEX fue admitido y concedido¹⁹².

Respecto a la cuestión de la excepción de "ilícito no comercial", se debían demostrar los siguientes supuestos:

- 1) Que sea un acto no comercial del país extranjero,
- 2) Que haya causado daños, lesiones personales o pérdida de la propiedad y
- 3) Que la demanda no esté basada en la existencia de una función discrecional, errónea o interfiera con los derechos contractuales.

Como estas normas no especifican el lugar donde debe ocurrir el perjuicio no comercial para que exista jurisdicción por parte de la corte, PEMEX, basó su defensa en ello.

"La historia legislativa de la Ley de Inmunidad Soberana de los Estados Unidos de Norteamérica en el informe del Comité de la Cámara, especifica que dichos actos u omisiones culpables de un país extranjero, o de sus funcionarios o empleados, deben ocurrir dentro de la jurisdicción de los

¹⁹² Gómez-Robledo, *Responsabilidad por Derrame de Hidrocarburos*, op. cit., p.103.

Estados Unidos de Norteamérica".¹⁹³ Como los actos que formaron la base del litigio tuvieron lugar en aguas territoriales mexicanas, y además los actos son discrecionales y emitidos por un Estado soberano, gozan de inmunidad en caso de litigio conforme a lo establecido por la citada Ley.

No obstante, el 12 de noviembre de 1982, los demandantes solicitaron al Juez O'Connor Jr. que revocara el fallo anterior. El 27 de enero de 1983, se llevó a cabo una audiencia y el 24 de agosto de 1984, el juez otorgó la reconsideración del caso suspendiendo los efectos de la sentencia original.

La Corte basó su decisión precisando que existía una disputa genuina sobre la naturaleza comercial o no del pozo Ixtoc-I y para resolver requirió a las partes presentarse a audiencias posteriores.

Meses después el Juez Hughes relevó a O'Connor, quien se había jubilado; el 29 de enero de 1986, PEMEX solicitó la nulidad de la sentencia del 24 de agosto de 1984. Para lograr que se reestablecieran los efectos de la dictaminación de 1982 y que se celebrase una audiencia preliminar sobre el tema de la competencia y jurisdicción antes de resolver el fondo del asunto.

El 28 de julio de 1989, se acordó que la partes demandantes desistirían de sus acciones y sin reclamaciones posteriores en contra de PEMEX. La moción conjunta para desistimiento con perjuicio (*joint motion for dismissal*), fue acordada por el Juez Hughes el 14 de agosto de 1989¹⁹⁴.

4.2.5. Responsabilidad por Corporaciones que Realizan Negocios.

4.2.5.1. PERMARGO.

En lo tocante al recurso interpuesto por PERMARGO, la sociedad mexicana contratada por PEMEX, para que se declarase sin lugar las acciones tanto directas como en tercería en contra de ella, invocando falta de jurisdicción *in personam* del tribunal, de acuerdo al derecho de Texas se comete un ilícito por parte de una corporación que realiza negocios cuyos resultados se dan en parte o totalmente dentro del Estado de Texas.

El recurso interpuesto por PERMARGO, fue rechazado por lo que esta sociedad si tuvo que pagar, por haber estado envuelto, en una actividad de tipo ultrarriesgosa.

4.2.5.2. En Cuanto a la Demanda Introducida por SEDCO.

¹⁹³ Treviño, *op. cit.*, p. 51.

¹⁹⁴ *Ibidem*, p. 51.

SEDCO, la sociedad norteamericana con sede en Texas y contratada por PERMARGO, por su calidad de tercero la Corte determinó que era necesario y legítimo ejercer jurisdicción subsidiaria como "tercero" demandado; lo que se buscaba, era en parte, la indemnización y contribución de PERMARGO, por todas o por parte de las demandas interpuestas contra aquélla. SEDCO inició una petición para limitación de la responsabilidad. El juez O' Connor Jr. en la sentencia del 30 de marzo de 1982, determinó que para los fines de la *Limitation of Liability Act*, la planta semisumergible de excavación (SEDCO-135) es un buque (vessel), por lo tanto, esta es la ley aplicable al caso del Ixtoc-I. Esta interpretación es cuestionable, pues el objetivo primario de esta Ley, como lo dijimos al analizar el caso del "Amoco Cádiz", era el de proteger las compañías navieras del siglo pasado de la competencia con las extranjeras. De cualquier modo, esa fue la ley que se escogió para juzgar esta laguna de la ley.

El intento de litigar asuntos sobre responsabilidad y compensación como la explosión del pozo Ixtoc-I, en cortes estadounidenses, bajo la "Foreign Sovereign Immunities Act", es políticamente insatisfactoria. La Corte quedaba mal con cualquier resolución que se tomase. Era claro que los agraviados se sulfurarían si la corte juzgase inmune a PEMEX de una demanda; y el asunto se tornaba álgido si una corte de los Estados Unidos de Norteamérica declaraba que las operaciones que realiza PEMEX, si son de naturaleza comercial y que los bienes de PEMEX en los EUA, estaban ligados para satisfacer un juicio¹⁹⁵. Sobre todo porque esto afectaría el comercio de petróleo que México realiza con los Estados Unidos, tan importante para ambos países.

4.2.6. Cooperación Internacional.

En este tipo de situaciones, siempre es citado el clásico caso del Arbitraje del Smelter¹⁹⁶. Casi todas las discusiones sobre contaminación transnacional recurren al supuesto argumento de que: "de la relación de causa a efecto subyace el principio paralelo de que un Estado puede ser declarado responsable bajo el Derecho Internacional por daños en los que causa en el territorio en un tercer Estado"¹⁹⁷. Aquí encontramos nuevamente la dificultad de confrontar el principio *par in parem non habet imperium*. El arbitraje o la negociación son mas adecuados para resolver disputas como la del Ixtoc-I.

195 Fender, *op. cit.*, p. 292.

196 Vid *supra* capítulo II.

197 Fender, *op. cit.*, p. 293.

Es curioso como los EUA han sido largamente partes de un acuerdo bilateral con Canadá y no con México¹⁹⁸. Dos tratados que datan de 1958, el de la Convención de Ginebra sobre Altamar, en el Artículo 5, párrafo 1, y la Convención de Ginebra sobre la Plataforma Continental, en el Artículo 24, establecen que ninguna nación debe permitir contaminación¹⁹⁹. Pero como México no ha firmado ninguno de los tratados, no hay obligación, bajo Derecho Internacional de adherirse a estos principios.^{200 201}

La jurisprudencia del Derecho Internacional, se ha referido al problema solo de manera pasajera. La Corte Internacuinal de Justicia, CIJ, en una decisión en 1946, expresó el principio, de que cada nación tenía la responsabilidad de no permitir que su territorio fuese usado en actos adversos a los derechos de otros Estados²⁰².

En 1966, la Asociación de Derecho Internacional (ILA), cuerpo que, aunque internacional, no es gubernamental, discutió en Finlandia los Derechos regionales de los rios internacionales y promulgó las Reglas de Helsinki²⁰³. Estas Reglas sirven de guía para el caso de las cuencas oceánicas. El artículo 10 especifica que un Estado está obligado a prevenir contaminación de agua nueva y abatir la contaminación que pudiese existir. El Estado que viole esta Regla será requerido a terminar con esa conducta perjudiciosa y compensar al Estado que comparte la cuenca que fue dañado.

A pesar de la resolución del Congreso norteamericano acerca de que las disputas fuertes entre los Estados Unidos y otros Estados deberían ser remitidas prontamente ante la CIJ, tal curso no fue seguido en el caso del Ixtoc-I²⁰⁴.

198 Fender, *op. cit.*, p. 294; Este acuerdo que data desde 1910, preve entre otras cosas el que las aguas transfronterizas no deben ser contaminadas.

199 Fender, *op. cit.*, p. 295. Geneva Convention on the High Seas (1962), 13 U.S.T. 2312, T.I.A.S. 5200, 450 U.N.T.S. 82 y 1958 Geneva Convention on the Continental Shelf (1964) 15 U.S.T. 471, T.I.A.S. 5578, 499 U.N.T.S. 311.

200 México ratificó los tratados de 1958, los cuatro en 1966. Sin embargo, al aceptar la Convención de Montego Bay en 1983, los tratados quedaron sin efecto. No obstante Montego Bay, en su parte XII repite el principio pero lo complementa.

201 Además, para México la adhesión a los Convenios implica problemas tanto jurídicos como financieros. Ver Art. Dr. Salgado "Importancia de los Convenios Internacionales..." *op. cit.* p. 17 y sigs.

202 Vid supra capítulo II, Caso del Canal de Corfú, Reino Unido vs. Albania, (1949) CIJ, 4, p. 22. 203 Ver también International Law Association, reporte de la 52a. Conferencia, Helsinki, 1966, citado por Fender, *op. cit.*, p. 296.

204 Cuando un conflicto entre Estados alcanza un interés vital, los Estados normalmente no desean exponerse públicamente a la fuerza obligatoria del arbitraje o la conciliación, las dos, funciones de la Corte Internacional de Justicia (CIJ).

4.2.6.1. El Caso por una Comisión Permanente Internacional para México y los Estados Unidos.

El deseo de poner a un lado las diferencias nacionales y cooperar con otros Estados y combatir el problema de la contaminación, que desconoce fronteras y afecta al entero de la Tierra es un asunto álgido que, como ya hemos mencionado, se presta a manipulaciones de orden político. Lo cierto es que el reto es lograr que se afiancen productivamente las capacidades de prevenir, mitigar y compensar el daño ambiental como resultado de la contaminación.

Desde 1975, el Congreso de los Estados Unidos, emitió legislación para reforzar las medidas adecuadas para reducir la contaminación por derrame de hidrocarburos que preven la compensación. Cuando sucedió el accidente del Ixtoc-I, aún no estaba en vigor una ley doméstica conocida como "Oil Pollution Liability and Compensation Act". Fender afirma que de haber sido así, las personas que sufrieron daños a lo largo de la costa texana, hubiesen tenido un mecanismo para obtener un pago por daños probados, sin tener la carga de la prueba de la negligencia por un alegado contaminador, lo que resulta sumamente difícil de probar²⁰⁵. Las implicaciones de esta citada ley son significativas. No se tendría que demandar a los contaminadores, sino que los reclamos se hacen ante el Fondo de Administración. La recuperación no se limita a resarcir por los agravios a las personas o a la propiedad, incluye la compensación por costos de limpieza, incluye daños y perjuicios e impuestos²⁰⁶. Lo importante aquí es que nuevamente entraríamos al conflicto de soberanía de los Estados. Por ello, personalmente, no estoy de acuerdo con la opinión de Fender al citar esta ley como aplicable a casos similares.

Es cierto que la "Foreign Sovereign Immunity Act" no fue redactada para resolver litigios como los de contaminación transfronteriza y con la cual, al menos, los Estados Unidos no imponían su política hegemónica tan abiertamente.

Fender propone la creación de una Comisión Conjunta Internacional entre México y los Estados Unidos, similar a la que tienen con Canadá²⁰⁷. Postula que no solo será útil en casos de responsabilidad y compensación

²⁰⁵ Fender, *op. cit.*, p. 299.

²⁰⁶ La Oil Pollution Act of 1990, (33U.S.C.A.ss2701 to 2761), vino a suplir a la de 1975, conservando los mismos lineamientos.

²⁰⁷ Fender, *op. cit.*, p.301.

como este del Ixtoc-I, sino también de otros aspectos que puedan darse entre los dos países.

4.2.6.2. El Dilema de la Responsabilidad por Derrame de Hidrocarburos por Operaciones Fuera de la Costa ("Offshore").

Hasta ahora hemos analizado el desenvolvimiento del proceso del caso Ixtoc-I, y no deja de impresionarnos el trabajo de abogados mexicanos, pero no podemos negar la importancia que tiene el uso del mar patrimonial²⁰⁸ por parte de los Estados, ya que este ocupa un tercio de los mares. El caso Ixtoc-I es la primera instancia en la que una vasta cantidad de contaminantes que escapan del territorio de un Estado han ensuciado los mares de otra nación²⁰⁹. Recordemos entonces el principio *sic utere tuo ut alienum non laedas*.²¹⁰ Por ello, es importante la participación de los Estados en las convenciones internacionales como lo son el CLC, la Convención del Fondo y la Convemar.²¹¹

Existen también planes para abatir la contaminación de fuentes como las perforaciones marinas (offshore drilling-source). La Organización Marítima Internacional (OMI) y la declaración de Estocolmo proveyeron un cierto número de principios que serían posteriormente incorporados al documento ICNT/R, Informal Composite Negotiation Text²¹².

Los esfuerzos regionales resultan un mecanismo viable para negociaciones tan álgidas como los expuestos en estos temas. "Tal vez la convención mas promisoria como modelo es la Convención sobre Compensación por Contaminación Petrolera de Operaciones Fuera de la Costa que establece Responsabilidad Civil por Derrame de Hidrocarburos en el Mar del Norte²¹³". Sin embargo, hay que tomar en cuenta que para que

²⁰⁸ El concepto de mar patrimonial se le atribuye al jurista González Villela, y mas tarde sería utilizado por el abogado chileno Edmundo Vargas Carreño y está en la declaración de Sto. Domingo de 1972; la idea se introdujo en la Tercera CONFEMAR, en Caracas en 1974 y en Nueva York en 1977. Leonhardt, *op. cit.*, p. 625. El mar patrimonial o zona económica exclusiva, consta de 200 millas; Sepúlveda, Derecho Internacional, Porrúa, decimosesta reimpresión, México, 1991, p. 470.

²⁰⁹ Fender, *op. cit.*, p. 285.

²¹⁰ Como lo analicé en el capitulo segundo.

²¹¹ Se profundizará sobre al aplicación de la responsabilidad estricta en el capitulo siguiente.

²¹² Informal Composite Negotiation Text, U.N.DOC. A/Conf. 62/WP.10/Rev. 1 (1979) reimpresso en 18 International Legal Materials 689 (1979).

²¹³ Esta convención solo había sido firmada por el Reino Unidom Suiza, Noruega y los Países Bajos para cuando se escribió el texto de D. Keto Law and Offshore Oil Development. The North Sea Experience, 1978, citado por Leonhardt, *op. cit.*, p. 626

pueda entrar en vigor es necesaria la ratificación por cuatro Estados y, aún mas importante, se debe implementar legislación interna para que sea efectiva.

La Convención establece la responsabilidad estricta en caso de daños causados por descargas de petróleo en el curso de operaciones de explotación marina. Las partes de la Convención pueden establecer topes máximos para compensación pero estos no deben ser menores de 35 millones de dólares norteamericanos, y de 145 millones en mayo de 1982.

Las reclamaciones por daños pueden ser llevadas a las cortes del Estado en que se originó la contaminación o del lugar en que se dió el agravio. Además, Keto argumenta que la responsabilidad civil ilimitada es precisamente el tipo de inseguridad jurídica que las compañías de petróleo observan como lo mas amenazante en la viabilidad de sus operaciones.

4.3. Conclusiones.

Si los incidentes del buque tanque Amoco Cádiz, y del pozo Ixtoc-I dieron lugar a la creación de nuevas normas domésticas, regionales e internacionales destinadas a la prevención y manejo legal de desastres fuera de la costa (offshore), estas reglas deberían tener en cuenta ciertos "obstáculos": 1) la "energy crunch" propicia una política "laissez faire" hacia las empresas nacionales y multinacionales; 2) el desarrollo económico a través de extracción de petróleo en el mar patrimonial implica aspectos de orgullo nacional; 3) la tecnología de algunos supera por décadas las de otros.

4.3.1. Las Últimas Medidas que han Sido Tomadas.

Después de unos quince años, algunas obligaciones de nuevo tipo han aparecido y tienden a incitar a la gestión del riesgo, mas que a fijar las prescripciones técnicas; obligaciones tales como las que respectan a los corredores marítimos, la adopción de un doble gobierno, completan hoy el arsenal tradicional de prescripciones técnicas.

La cooperación internacional es esencial para prevenir la repetición de desastres similares o aún peores en los oceanos. El 24 de julio de 1980, México y los Estados Unidos de Norteamérica, firmaron un acuerdo de Cooperación concerniente a la Contaminación del Medio Marino por Descargas de Hidrocarburos y otras Substancias peligrosas²¹⁴. Un primer paso para un sistema regional significativo para la administración de riesgos por contaminación.

²¹⁴ West, *op. cit.*, p. 532, reimpreso en 20 International Legal Materials 696 (1981).

Encontramos también, el acuerdo de Cooperación para la Protección del Medio Ambiente en el Atlántico Norte, firmado en Lisboa el 17 de octubre de 1990 por: Portugal, España, Marruecos y Francia. Este acuerdo organiza la protección de las costas de esos países contra las contaminaciones que pueden ocasionar los transportes marítimos de materias peligrosas. Este acuerdo completa los acuerdos que interesan los mares de: la Mancha, el Mar del Norte y el Mediterráneo.²¹⁵ También contamos con el convenio "OPCR"²¹⁶ en vigor desde el 13 de mayo de 1995²¹⁷.

4.3.2. El trabajo de la Organización Marítima Internacional.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha reforzado las medidas de seguridad concernientes a la construcción de navíos petroleros. En cuanto a los petroleros existentes los controles son mas frecuentes y los tanques de mas de treinta años serán eliminados de la flota, XXXII Período de Sesiones de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), Londres 2-6 marzo 1992.²¹⁸ En este sentido esta el importante convenio "OPCR", dentro del cual, "se prevee el establecimiento de sistemas nacionales y regionales de preparación y lucha contra la contaminación."²¹⁹

4.3.3. Desarrollo del Derecho Internacional del Medio Ambiente y Marítimo.

Después del caso "Amoco Cádiz" se observa que aparecen cambios en las reglas de prevención. La doctrina del Derecho Internacional actual reconoce y aprecia este desarrollo.

De la incertidumbre de estas evoluciones, la tendencia actual se orienta por el momento a una solución de litigios negociados, como caso reciente se puede citar el del B/T Exxon-Valdez, que terminó con una transacción entre

²¹⁵ De Raulin, op. cit., p. 86.

²¹⁶ Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, el decreto de promulgación aparece en el Diario Oficial de la federación del día 6 de febrero de 1995.

²¹⁷ Artículo escrito y proporcionado el mes de junio de 1996 por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, Entró en Vigor Internacionalmente el Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990.

²¹⁸ Tratado de la OPCR/90 que se adoptó el 30 de noviembre de 1990 y se aplicó aún antes de entrar en vigor al caso del derrame internacional hecho por Irak al abandonar Kuwait que ocasionó un derrame cercano a las 400,000 toneladas.

²¹⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio, Entró en Vigor Internacionalmente el Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990. . p7.

las víctimas y la compañía petrolera, pero sin tratar de restaurar el grave daño causado al ecosistema²²⁰.

Numerosos autores han escrito que los juicios rendidos sobre el caso del B/T "Amoco Cádiz" eran una victoria del Derecho Ambiental sobre el Derecho Marítimo²²¹. En relación a estas opiniones, se debe matizar esta última ya que, por ejemplo, los jueces americanos de primera y segunda instancia aplicaron las reglas norteamericanas de la responsabilidad, en lugar de las francesas, para indemnizar a las víctimas francesas, descartando desde un inicio el "daño ecológico". Los jueces, prefirieron la *lex fori*. De Raulin piensa que debe hablarse de la derrota del Derecho Marítimo en beneficio del derecho de la responsabilidad²²².

El caso "Amoco Cádiz" puede considerarse atípico en la medida en que se sitúa fuera del campo de acción de la Convención de Bruselas de 1969 y de sus Protocolos de 1976, 1984 y 1992, y por lo tanto fuera del Derecho Internacional Público.

Transfiriendo el debate sobre el Derecho Internacional Privado, dicho de otra manera las relaciones directas entre contaminador y contaminado, las víctimas asumen el riesgo de situarse fuera del imperio de este derecho; el sistema utilizado en materia de prueba en los Estados Unidos fue novedoso para algunos juristas franceses.²²³

En el estado actual del derecho, lo que se entiende por reparación, daños a personas y a bienes, costo de intervención de poderes públicos, no cubre mas que una fracción del daño real. La multiplicación de soluciones convencionales atestiguan la insuficiencia del Derecho Internacional. Y el derecho convencional alcanza rapidamente sus límites. Se requiere de la voluntad de los Estados de ratificar las convenciones para que sean normas mas precisas y claras a las cuales las partes puedan acogerse.

El Derecho Internacional no puede mas que contentarse con fórmulas generales y vagas. Sin embargo, es importante su aceptación y cumplimiento por la comunidad internacional, ya que de otra manera sucede como en los dos casos analizados, en el que un Estado poderoso, o en su caso empresas transnacionales gigantescas eludan o incluso evadan las normas internacionales vigentes. Pues, aunque los Estados Unidos no sean signatarios del CLC, si lo eran los Estados involucrados, lo que impediría la *lex fori*. Este tipo de

220 Dead Ahead, The Exxon-Valdez Disaster, película de largo metraje, director Paul Seed.

221 Título del New York Times en la primera plana del día 12 de enero de 1988.

222 De Raulin, op. cit., p. 87.

223 De Raulin, op. cit., p. 88.

situaciones, entorpecen aún mas la negociación y homogeneización del Derecho Internacional. A este respecto, el Dr. Kaplan²²⁴ opina que los Estados Unidos y los países desarrollados, continúan reticentes e incluso hostiles a la cooperación ambiental; predicán "ciertas variedades del evangelio ecológico", sin dar ejemplo. Y no aceptan restricciones a la defensa y promoción de lo que definen como intereses nacionales ni al pleno ejercicio de su soberanía.

²²⁴ Kaplan, Marcos, Pémex, Ambiente y Energía, Los Retos del Futuro, "Aspectos Sociopolíticos del Medioambiente", Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM-PÉMEX, México 1995, p 2. Respecto a la constelación que se conforma de: el emergente derecho internacional del medio ambiente, las políticas públicas del Estado-nación, la "nueva" ciencia de la ecología así como de los movimientos ecologistas, aquéllos fenómenos no son recientes ni transitorios, sino una presencia originaria y permanente a través de la historia, las sociedades y los sistemas políticos. Advierte además que los responsables de la devastación y sobreexplotación de los recursos naturales es responsabilidad de las transnacionales y que es menester el surgimiento de nuevas y mejores políticas ambientales que presuponen e incluyen el reconocimiento de las interconexiones de nuevos cambios globales, así como de la responsabilidad variable de todas las naciones y la cooperación en gran escala entre los países ricos y pobres

CAPÍTULO 5 PROTECCION DE LOS ECOSISTEMAS MARINOS EN EL DERECHO INTERNACIONAL.

- 5.1. Convenciones: CLC, FONDO, INTERVENCIÓN, SNP y CONVEMAR.**
- 5.2. Responsabilidad objetiva por contaminación de acuerdo a dichas Convenciones.**
- 5.3. Participación de México en dichas convenciones.**
- 5.4. Lagunas y propuestas para un futuro.**
- 5.5. Conclusiones.**

5.1. Convenciones.

El Derecho Internacional del medio ambiente es la parte del Derecho Internacional que recientemente ha atravesado por cambios rápidos y substanciales. El alcance en la regulación de protección al medio ambiente del Derecho Marítimo es resultado del comercio internacional. A principios de siglo, los Estados crearon normas jurídicas internas para evitar las descargas de hidrocarburos en aguas territoriales. Sin embargo, no fué sino hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial que las Naciones Unidas conocen la dimensión global de la problemática del transporte marítimo y de la contaminación marítima por lo que se hizo necesaria la creación de la actual Organización Marítima Internacional²²⁵. Es a través de este foro que se negocian los problemas de contaminación marítima por buques, etc. También es gracias al avance científico y tecnológico que se obtienen mejores buques y formas de restauración del medio marino en caso de contaminación.

Además del trabajo de la Comisión de Derecho Internacional²²⁶, de la creación de derecho por parte de la jurisprudencia internacional, encontramos la importante labor de la Organización Marítima Internacional, Organismo de las Naciones Unidas, la OMI, ha sido el encargado de escribir y conciliar los intereses respecto a la responsabilidad internacional por daños por contaminación.

²²⁵ Llamada en sus inicios OCMI Organización Consultiva Marítima Internacional hasta 1975, en que su nombre cambia a Organización Marítima Internacional, OMI. Fuente: Salgado y Salgado, José Eusebio, Dr. La Labor de la Organización Marítima Internacional La Labor de la Organización Marítima Internacional en Favor de la Protección del Medio Marino, PEMEX LEX, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, nums. 13-14, julio-agosto, México 1989, p. 27.

²²⁶ De los trabajos que realiza la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, son cuatro los temas relacionados con el Derecho Internacional del medio ambiente.

El desarrollo del Derecho Internacional del medio ambiente, permite que nos percatemos que la contaminación transfronteriza, se ha tornado recientemente, en riesgo global.

Como ya analizamos en el Capítulo II, el Derecho Internacional consuetudinario del medio ambiente ha dado como resultado, dos obligaciones: la de no contaminar y la de cooperar²²⁷.

Algunas organizaciones internacionales como la ya mencionada OMI, la OCDE y la OIEA²²⁸, se han vuelto cada vez mas concientes de la necesidad de asegurar una adecuada y pronta compensación a las víctimas de la contaminación por ciertas actividades ultrarriesgosas como lo es el transporte de petróleo a granel.

Porque, como ya lo hemos dicho, fue gracias a episodios trágicos tales como el caso "Torrey Canyon" o el accidente de Chernobyl, el que se hiciera presión política a los Estados para que aceleraran el proceso de adoptar nuevos regímenes legales para otorgar una compensación o para mejorar los tratados sobre responsabilidad civil ya existentes. De hecho, el lograr cumplimiento de los principios generales de Derecho Interno, no es siempre lo mas apropiados para el propósito de proteger adecuadamente a las víctimas por contaminación, *inter alia*, porque requieren de la prueba de la falta en la mayoría de los casos y porque los daños por contaminación pueden exceder los recursos financieros del operador del buque.

La necesidad de compensación efectiva está enfatizada en las reglas establecidas en la tercera CONVEMAR de 1982, en el Artículo 235 párrafos 2o. y 3o. Según el cual, los Estados deberán asegurarse que el recurso sea viable de acuerdo a los sistemas legales de Derecho Interno para la compensación pronta y adecuada con respecto a los daños causados por la contaminación del medio marino. Para lograr esto, los Estados deberán cooperar en la implementación y posterior desarrollo del Derecho Internacional relacionado con la responsabilidad²²⁹. Lo anterior tanto por la tasación y la compensación del daño, así como, cuando sea apropiado, por el desarrollo de los criterios y procedimientos para el pago de una compensación

²²⁷ Scovazzi, Tullio, World Treaties for the Protection of the Environment, Recent Trends in International Environmental Law, Istituto per l'Ambiente, Milano, Italia, 1992, p. 15.

²²⁸ Organización Marítima Internacional, Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico y la Organización Internacional de Energía Atómica, respectivamente, *ibidem*.

²²⁹ Incluyendo tanto "responsibility" como "liability" según lo cual, la responsabilidad fincada se refiere a "responsibility", y el deber de pagar una compensación por el daño causado es "liability", en la lengua inglesa. Blacks Law y vid infra cap II.

adecuada. De igual manera, la implementación de la obligatoriedad de contratar un seguro o de pertenecer a fondos de compensación.

Por lo que respecta al medio marino, el daño por contaminación es frecuentemente causado por petróleo que ha goteado o que ha sido despararramado al descargar de los barcos.

En la actualidad, la compensación por tales daños esta asegurado en tres diferentes niveles. Primero, el dueño del barco y su aseguradora tienen que proveer compensación. En caso de que no se alcance el pago por el total, el "Fondo de Compensación"²³⁰ lo proveerá. El último recurso lo constituyen los esquemas voluntarios de la industria.²³¹

Pero ahora veremos que el mejor medio que encontramos para la homogeneización y desarrollo del Derecho Internacional del medio ambiente, sobre todo en los casos de: la responsabilidad estricta, y la exigencia del cumplimiento de principios generales del derecho, son por excelencia, los instrumentos jurídicos conocidos como las convenciones.

5.1.1. Convenio Internacional para la Prevención de Contaminación del Mar por Hidrocarburos de 1954 (OILPOL).

El primer convenio internacional para limitar la contaminación marina fué el Convenio Internaconal para la Prevención de Contaminación del Mar por Hidrocarburos de 1954 (OILPOL)²³². Esta convención, enmendada, restringe la descarga de crudo y desperdicios de petróleo en el mar por parte de buques, su fin primario es el de controlar las descargas deliberadas de petróleo en el curso de las operaciones de limpieza por tanques en el mar, no se refiere al problema de la contaminación causada por accidentes marítimos.

Como ya se dijo, el caso "Torrey Canyon"²³³, impulsó a la comunidad internacional a reconsiderar el problema de la contaminación marina, particularmente la de hidrocarburos causada por hundimiento de buques.

²³⁰ Ya en lo subsecuente hablaremos mas de la Convención que lo crea y de sus funciones, las siglas en inglés son IOPCF. (International Oil Pollution Compensation Fund).

²³¹ Frigessi di Rattalma, Marco, Civil Liability, World Treaties for the Protection of the Environment, Recent Trends in International Environmental Law, Istituto per l'Ambiente, Milano, Italia, 1992, p. 620.

²³² Rosenthal y Raper, op. cit., p. 277.

²³³ En el desastre del supertanque Torrey Canyon, de marzo de 1967, este se impactó en el arrecife Seven Stones. Por lo que se regaron alrededor de 100, 000 toneladas de petróleo crudo en el mar. Este accidente impulsó a que se firmara la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil, mejor conocida como el CLC; Frigessi di Rattalma, op. cit., p. 620.

Por ello, se escribieron tres nuevos acuerdos internacionales: La Convención Internacional Relativa a la Intervención el Altamar en Casos de Contaminación de Petróleo por Accidentes, conocida como la Convención de Intervención del 29 de noviembre de 1969, la Convención de Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación Petrolera (CLC)²³⁴ y la Convención Internacional para Establecer un "Fondo" de Compensación por Daños Causados por Contaminación Petrolera²³⁵; todas ellas en vigor²³⁶.

Conocidos como:

INTERVENCIÓN/69

CLC/69

FONDO/71

Estos convenios tienen además sus respectivos protocolos de enmienda y/o ampliación como son:

PROT/INTERVENCIÓN/73

CLC/PROT/76

CLC/PROT/84

CLC/PROT/92

FONDO/PROT/76

FONDO/PROT/84

FONDO/PROT/92.

Y dos acuerdos privados de la industria del transporte marítimo del petróleo en buques tanque y la industria petrolera: el Acuerdo Voluntario de Responsabilidad por Daños Causados por Contaminación de Petróleo conocida como TOVALOP²³⁷, el contrato concerniente sobre un Suplemento Interino a la Responsabilidad de Tanques (CRISTAL)²³⁸.

Después de la catástrofe del "Torrey Canyon" en 1967, la OMI, redactó la Convención de Intervención²³⁹ para referirse a cuestiones concernientes a la oportunidad de intervención. La convención le autoriza a una nación costera

²³⁴ Del 29 de noviembre de 1969, reimpresso en 10 International Legal Materials 45 (1970).

²³⁵ Del 18 de diciembre de 1971, reimpresso en 11 International Legal Materials 284 (1972).

²³⁶ Rosenthal y Raper, op. cit., p. 279.

²³⁷ Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution, de enero de 1969, reimpresso en 8 International Legal Materials 497 (1969).

²³⁸ Del 14 de enero de 1971, reimpresso en 10 International Legal Materials 137 (1971).

²³⁹ Convención de Intervención en Altamar, publicado en el Diario Oficial del 25 de mayo de 1976 y el Protocolo en un Tratado firmados por México, Senado de la República.

el tomar las medidas de defensa necesarias cuando se ha suscitado un accidente marítimo en altamar que cree un peligro de contaminación marina²⁴⁰.

La industria naviera respondió a las barreras de la recuperación corporativa enfrentadas en el caso "Torrey Canyon" firmando un acuerdo privado TOVALOP y un contrato CRISTAL. Ambas quedarán fuera as I ser concluidas en febrero de 1997 por el incremento de los miembros del FONDO²⁴¹.

5.1.2. Acuerdo Voluntario de Responsabilidad por Daños Causados por Contaminación de Petróleo (TOVALOP).

TOVALOP garantiza que los intereses de la embarcación reembolse a los gobiernos por los gastos de prevención y de limpieza que resultan cuando se verifica un derrame de hidrocarburos. La responsabilidad está basada en la culpa, de esta manera, los dueños del buque deben probar que no actuaron de manera negligente. La limitación de la responsabilidad es de \$100 por tonelada neta, es decir, un 50% sobre lo estipulado en la Convención de Bruselas. El nuevo tope de 10 millones de dólares, como sea, redujo el límite existente viable bajo las leyes tradicionales sobre buquetanques excediendo por 150,000 toneladas²⁴².

5.1.3. Contrato Concerniente a un Suplemento Interino de Responsabilidad de Tanques (CRISTAL).

En el momento que CRISTAL complementó a TOVALOP, el acuerdo cambió el tope máximo de compensación por incidente de 30 millones de dólares. Además de los gastos de limpieza de los gobiernos, esta Convención cubre los daños por contaminación y las demandas de personas privadas. Hasta aquí es muy importante notar que se ha evolucionado hacia la responsabilidad estricta pero que las reclamaciones estan limitadas al daño directo que pueda ser probado.

5.1.4. Conferencia de Bruselas.

Tanto el CLC, como la Convención sobre intervención, fueron una reacción intergubernamental al citado desastre de 1967 del "Torrey Canyon".

²⁴⁰ Aquí es donde intervienen los principios examinados en el capítulo II: deber de prevención, de información, etc.

²⁴¹ Dr. Salgado y Salgado, en una de las exposiciones en el "Curso de Formación de Profesores de Derecho Ecológico", en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, el mes de junio de 1996.

²⁴² ibidem, p.279.

La Organización Marítima Internacional patrocinó una conferencia en Bruselas para su redacción²⁴³.

En esa conferencia se suscitaron tres puntos fundamentales en controversia:

- 1) ¿Quién debe ser responsable por la contaminación por hidrocarburos, ¿los propietarios del barco, los de la carga que causaron el daño, ambos?
- 2) ¿Se debe establecer responsabilidad basada en la culpa, estricta o absoluta?
- 3) ¿Debe de haber tope en el monto de la responsabilidad?, en caso de ser afirmativo, ¿Cuál debe ser ese límite?²⁴⁴.

En la conferencia se dieron patrones predecibles de voto, la mayoría de los países transportadores apoyaron la tradicional postura de la responsabilidad basada en la culpa. Los cuatro países mas grandes, dueños de barcos: Liberia, Reino Unido, Japón y Noruega, se opusieron a cualquier cambio fuera del esquema tradicional. Algunos países transportadores fuertes; entre los que debemos incluir a Bélgica, Grecia, India, Dinamarca, Finlandia, Suiza y Suecia, querían mantener la responsabilidad tradicional del dueño del barco, pero cambiar la responsabilidad por contaminación al dueño de la carga.

Los Estados costeros, obviamente con reclamos ambientales y un número significativo de países en desarrollo estuvieron a favor de la responsabilidad basada en la culpa. Canadá favoreció la responsabilidad ilimitada. Francia propuso el tope mas alto por 3,000 francos por tonelada de tanque mientras que Estados Unidos, Australia y el Reino Unido abogaron por un tope de 2,000 francos por tonelada²⁴⁵. Lo que eventualmente fue adoptado, fué lo propuesto por el Reino Unido.

Se estableció la responsabilidad estricta del dueño del buquetanque por un límite de 2,000 francos por tonelada, pero se estableció un nuevo tope como límite de 210 millones de francos por incidente. Las partes acordaron en crear un fondo internacional que proveería una compensación adicional a las víctimas y que indemnizaría al dueño del barco con parte de la carga.

5.1.5. Convenio de Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación por Derrame de Hidrocarburos (CLC).

El Convenio de Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, CLC, fué adoptado

²⁴³ *Ibidem*, p. 280.

²⁴⁴ *Ibidem*, p. 280.

²⁴⁵ *Ibidem*, p. 280.

en Bruselas, Bélgica el 29 de noviembre de 1969 y mas tarde, sus Protocolos en 1976, 1984, y 1992. Dicho Convenio fué aprobado por nuestro H. Congreso de la Unión, hasta el 13 de noviembre de 1993. El CLC, se aplica exclusivamente a daños por contaminación del territorio del Estado contratante, lo que por supuesto incluye su mar territorial, y también medidas tomadas para prevenir o minimizar el daño. Bajo la Convención, el dueño del barco es estrictamente responsable por todos los daños de contaminación causados por petróleo que escape o sea derramado al descargarse de su barco. Al declarar al dueño estrictamente responsable, el CLC se refiere a los problemas concernientes a la responsabilidad que abundaron en el caso del "Torrey Canyon".

La Convención se aplica a daños por contaminación de petróleo que se ha derramado o ha sido descargado de los barcos en el territorio, incluyendo el mar territorial del Estado contratante y a las medidas preventivas²⁴⁶. Un principio básico de la Convención es que el dueño del barco deberá hacerse responsable por el daño por contaminación, ello de acuerdo al sistema que elimina el principio de la culpa, por ejemplo por el camino de la responsabilidad estricta.

Es cierto que la responsabilidad del dueño del barco, se excluye excepcionalmente en casos tales como actos de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable o irresistible²⁴⁷; mas allá, no se aplicará responsabilidad por daños por contaminación, en el caso que se pruebe que el daño fué causado intencionalmente por un tercero o que fué causado por un acto ilegal de un gobierno o de otra autoridad responsable por el mantenimiento de faros o de ayuda para navegación.

Como en ningún caso se debe o podrá reclamar en contra de los sirvientes o agentes del dueño, en consecuencia, la canalización de la responsabilidad es muy parcial; los astilleros, salvadores, fletamento y otros podrán ser responsables bajo el principio general de Derecho Interno porque la convención no los exime de reclamaciones²⁴⁸.

De acuerdo al segundo principio básico del CLC, el dueño es el titular del derecho de limitar su responsabilidad a un monto que esté relacionado con el tonelaje²⁴⁹ del barco: 133 unidades de derechos especiales de giro por cada

²⁴⁶ Frigessi di Rattalma op. cit., p.620.

²⁴⁷ CLC, Art. III, 2 a

²⁴⁸ Frigessi di Rattalma op. cit., p. 621.

²⁴⁹ Tonelaje de arqueo.

tonelada del barco que en cualquier caso nunca deberá exceder de 14 millones de unidades de DEGs²⁵⁰. Para poder obtener el beneficio de la limitación, el dueño deberá depositar la suma o dar una fianza. La falta o vínculo del propietario, respaldan su derecho a limitar.²⁵¹ La falta concreta o culpa del propietario, le exime de limitación al dueño.

Finalmente el tercer principio básico impone seguro obligatorio o cualquier otro seguro financiero al dueño de un barco que cargue mas de 2,000 toneladas de petróleo neto respecto a su límite de responsabilidad bajo la convención. Y, un demandante puede demandar al asegurador directamente.

La Convención provee a los dueños de barcos con diversas defensas. En estos casos, el propietario de un barco deja de ser responsable si puede probar que el daño por contaminación: 1) Fué el resultado de un acto de guerra o insurrección; 2) Resultó de un caso fortuito o de fuerza mayor; 3) Fué causado por un acto u omisión de un tercero con intención de causar daño o 4) Fué causado por la negligencia o cualquier otro acto ilegal de un gobierno o autoridad responsable en el mantenimiento de medios navegables²⁵².

El CLC también prevee reembolso si el daño por contaminación resultó de la negligencia o intención de dañar del propio demandante²⁵³.

El dueño de un barco puede limitar su responsabilidad al designar un fondo de limitación. El máximo de su responsabilidad es de ²⁵⁴\$2,000 unidades de DEG's por cada tonelada del peso del buque²⁵⁵, pero esta cantidad no debe exceder de 210 millones de francos. El "Fondo" estará distribuido entre los reclamantes en proporción a la cantidad establecida en sus demandas²⁵⁶. Si la causa de la contaminación es por falta de vínculo de conocimiento (privity of knowledge) del dueño del barco, la responsabilidad es ilimitada²⁵⁷.

²⁵⁰ Para evitar los efectos de la inflación, en lugar de fijar las compensaciones en francos, se podran usar por ejemplo los "DEGs", Derechos Especiales de Giro. Esta unidad la creó el "Fondo" Monetario Internacional y su base es el precio de una "canasta de monedas". Fuente, Roberto Fernández-Leal Ávila, economista. Y ver nota al pie num. 50 de éste capítulo.

²⁵¹ Frigessi di Rattalma *op.cit.*, p.620.

²⁵² CLC, Art. III 2 a.c.

²⁵³ *Idem*, Art. III 3.

²⁵⁴ Desde el Protocolo de 1976, ya no se habla de francos oro Poincaré sino de derechos especiales de giro (DEGS).

²⁵⁵ Cantidad de dinero en poincare francs 0 6.25 mg de oro a 900/100.

²⁵⁶ CLC, Art. VI.

²⁵⁷ CLC, Art. V 4.

Al designar el fondo de limitación, también se libera al dueño del barco de la responsabilidad inconsistente con o en adición a la Convención²⁵⁸. Asimismo, el CLC otorga al dueño del barco inmunidad de ser demandado por actos de sus agentes o dependientes²⁵⁹ y conserva el derecho del dueño a un recurso contra terceros²⁶⁰.

Los dueños del barco que carguen con mas de 2,000 toneladas de petróleo deben tener un seguro o contar con otro mecanismo de seguridad por la cantidad de la responsabilidad que establece la Convención²⁶¹.

El país de registro del buque certifica la responsabilidad financiera de cada buquetanque, y de esta manera satisface los requisitos de seguro que prevee la Convención²⁶². Si a un tanque no se le contrata un seguro financiero, el país donde ha sido registrado debe prohibirle que comercie²⁶³. El CLC también permite entablar acciones directamente contra los aseguradores, como ya lo dijimos, quienes pueden unirse con el dueño del barco como co-defensores en un juicio²⁶⁴.

La propuesta del CLC incluye un acuerdo en crear un "Fondo" Internacional. El resultado fué la Convención del "Fondo", que estableció un gran fondo de compensación financiado por una recaudación de aportaciones de las naciones contratantes que importan petróleo por mar²⁶⁵. Las compañías petroleras que reciben mas de 150,000 toneladas al año de crudo o refinado contribuyen al "Fondo" en la proporción de sus importaciones²⁶⁶. De una manera alternativa, un gobierno puede colectar las cuotas adecuadas de los importadores y hacer las contribuciones al "Fondo"²⁶⁷.

El "Fondo" compensa a cualquier parte que se le cause daños por contaminación de petróleo que excedan los montos compensables por el CLC²⁶⁸. También indemniza a los propietarios de los barcos en cierta parte de los gastos que establece el CLC. Ninguna indemnización es pagada si el dueño del barco es culpable de una mala administración intencional²⁶⁹. Como

258 CLC, arts. III (4), VI (1) (a).

259 CLC, art. III (4).

260 CLC, art. III (5).

261 CLC, art. VII (7).

262 CLC, Art. VII (8).

263 CLC, Art. VIII (10).

264 CLC, Art. VII (8).

265 Convención del "Fondo", Art. XI (1).

266 Convención del "Fondo", Art., X (2) (a).

267 Convención del "Fondo", Art. XIV (1).

268 Convención del "Fondo", Art. IV (1).

269 Convención del "Fondo", Art. V (1).

el acuerdo complementa al CLC, solo sus miembros pueden pertenecer al "Fondo"²⁷⁰.

La Convención del "Fondo" complementa, principalmente en dos aspectos al CLC : aumenta el límite de compensación a 900 millones de francos²⁷¹ y compensa víctimas a las que se les ha negado recurso bajo el CLC²⁷². Si un demandante puede probar que fué dañado por contaminación de un buque pero no puede identificar el barco, puede obtener compensación. El "Fondo" también paga reclamos cuando la contaminación es el resultado de un fenómeno natural, es decir, un hecho de fuerza mayor o de un acto de un tercero, o por causa de un gobierno culpable en el mantenimiento de ayuda marítima. Se incluye como agravios no compensables aquellos causados por un acto de guerra o los que resulten por negligencia o actos intencionales o por omisión del reclamante. Si el Estado dañado no es miembro del CLC, o si el demandante no puede probar que el daño resultó de un incidente que involucra a un barco, el "Fondo" no opera²⁷³.

El CLC entró en vigor en 1975; le siguió el "Fondo" en 1979²⁷⁴. Las naciones concuerdan por lo general en que los límites de compensación deben ser aumentados²⁷⁵. El comité de derecho de la Organización Marítima Internacional ²⁷⁶redactó cuatro protocolos que complementan los esfuerzos implicados en el CLC y la Convención del "Fondo".

5.1.6. Convenio que Establece la Creación de un Fondo de Compensación ("Fondo").

La "Convención de Responsabilidad Civil" está complementada por la "Convención del "Fondo"" de 1971. Fue adoptado en Bélgica, Bruselas el día

²⁷⁰ Convención del "Fondo", Arts. XXXVII (4), XLI (4).

²⁷¹ Convención del "Fondo", Art. IV (6).

²⁷² Convención del "Fondo", Art. IV.

²⁷³ Además se habla ahora de derechos especiales de giro, que son lo mismo que francos de oro poincare. Este derecho especial de giro es convertido a la moneda de cambio del estado en donde el "Fondo" esta constituido. Esto es hecho sobre la base del valor de que ese tipo de cambio esta calculado de acuerdo al método de valoración aplicado por el "Fondo" Monetario Internacional. Ver Protocolo del CLC, Art. II (2). Se ha redactado un protocolo similar respecto a la Convención del "Fondo", cambiando el límite de la responsabilidad de 900 millones de francos a 60 millones de unidades de cuenta, ver Protocolo de la Convención Internacional del Establecimiento de un "Fondo" Internacional de Compensación por Daños por Derrame de Hidrocarburos., 19 de noviembre de 1976, reimpresso en 16 International Legal Materials, 621 (1977) o bien, 85 II Derecho Marítimo.

²⁷⁶ OCMi hasta 1975.

18 de diciembre de 1971 y aprobada por el H. Senado el 13 de noviembre de 1993.

El ""Fondo"" quedó integrado como una organización internacional y esta estructurado con una asamblea, un comité ejecutivo y un secretariado. Así pues, tiene dos funciones principales, indemnizar a una persona que sufra un daño por contaminación que no pueda obtener el total de la compensación, bajo el "CLC", y segundo, indemnizar al dueño del barco por la parte de su responsabilidad bajo la convención, canalizando parte de la carga financiera, a la industria petrolera.

El "Fondo" está financiado por una sobretasa a las importaciones de petróleo; en concreto, en contribuciones que deben ser pagadas por cualquier persona que reciba anualmente de un Estado contratante petróleo que debe ser transportado por mar desde algún punto de su travesía hasta el receptor, cubriendo también un mínimo de importaciones por año. El "Fondo" pagará compensación si la víctima no ha podido obtener compensación adecuada y en su totalidad bajo el CLC. De esta manera, el "Fondo" pagará cuando el daño exceda el tope de la responsabilidad del dueño del barco. Segundo, otorgará compensación, cuando el propietario del barco sea insolvente, y no esté asegurado o el seguro sea insuficiente. Tercero, el "Fondo" proveerá en los casos de excepción anteriormente mencionados salvo en los casos de acto de guerra o daño causado por un barco de guerra o si el reclamante es incapaz de identificar al barco que causó el daño.

El monto de la compensación pagable respecto a cualquier incidente está limitado por el "Fondo" a la cantidad de 60 millones de derechos especiales de giro, incluyendo la suma recuperada por las víctimas pagadas por el dueño o el seguro, de acuerdo al CLC.

Respecto al apoyo del "Fondo" al dueño y al asegurador, podrá pagarles la parte de la responsabilidad que le corresponde al propietario del barco, pero no deberá exceder de 100 unidades de derechos especiales de giro por tonelada ó de 8,333 millones de derechos especiales de giro, lo que resulte mas bajo.

De cualquier modo, no hay pago al dueño del barco si la contaminación es resultado de una conducta intencional del dueño o de su falta de observar las medidas previstas en las convenciones de contaminación por hidrocarburos o de medidas de seguridad para barcos, por ejemplo, Marpol.²⁷⁷

277 Frigessi di Rattalma, op. cit., p. 622.

5.1.7. Convenio Internacional sobre Intervención en Altamar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos. (INTERVENTION/69).

Este convenio, conocido en la jerga como el "Convenio de Intervención", data del 29 de noviembre de 1969, y fué el tercer convenio aprobado reactivamente al accidente del "Torrey Canyon"²⁷⁸.

Integrada por dos capítulos, el primero de Conciliación y el segundo de arbitraje, sumando, consta de IX artículos mas un anexo de 19 artículos. Fué publicada en nuestro país en el Diario Oficial de la Federación el día 25 de mayo de 1976. México se adhirió al Tratado el 7 de julio de 1976²⁷⁹.

El objeto de este Convenio, es contar con las medidas necesarias para hacer frente a los casos de emergencia derivados de accidentes marítimos en los cuales una contaminación por hidrocarburos atente o parezca atacar los intereses de los Estados partes del Convenio.

El artículo primero ²⁸⁰establece que las partes podrán tomar en Altamar, medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar "todo peligro grave o inminente contra su litoral o sus intereses conexos debido a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos." Lo anterior deberá ser el resultado de un accidente marítimo u otros actos relacionados con ese accidente.²⁸¹ El Estado ribereño tiene la obligación de notificar sin demora, a las personas físicas o morales las medidas que se propone tomar. El Estado ribereño debe

²⁷⁸ Junto con este Convenio, se adoptaron en Bruselas, en la Conferencia Jurídica Internacional sobre Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar, junto con el Convenio de Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969 y su anexo relativo al Certificado de Seguro u otra Garantía financiera relativos a la Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos; la Resolución sobre Cooperación Internacional en Materia de Contaminación por Agentes que no sean Hidrocarburos, la Resolución sobre la Constitución de un "Fondo" Internacional de Indemnizaciones para resarcir daños por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y la Resolución sobre el informe del Grupo de Trabajo relativo al "Fondo".

²⁷⁹ Fuente: Secretaría de Relaciones Exteriores, Convenios.

²⁸⁰ Conferencia Jurídica Internacional sobre Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969, Acta Final de la Conferencia junto con los documentos anexos, incluyendo el texto de los dos convenios en ella aprobados, Organización Marítima Internacional, Londres, 1970, Capítulo II, p. 17, de la tesis para obtener el Doctorado en Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, de Osorio, Abril y Diario Oficial de la Federación fecha Martes 25 de mayo de 1976.

²⁸¹ Para mayor detalle ver anexos de este trabajo. Artículo 1 del Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Altamar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos.

vigilar que las vidas humanas queden fuera de riesgo, y en caso de siniestro, deberá auxiliarlas²⁸².

Las medidas que tome el Estado ribereño deberán ser proporcionales al daño causado o al riesgo previsto.²⁸³ En caso de controversia y respecto a la obligación de indemnizar, si procede, se acudirá a un procedimiento de Conciliación²⁸⁴. Para el Arbitraje, existen normas establecidas en la propia Convención²⁸⁵, que las partes podrán variar si así lo acuerdan. Terceros con interés jurídico podrán incorporarse al proceso²⁸⁶ y el tribunal de arbitraje establecerá las normas de procedimiento.²⁸⁷

5.1.8. Conferencia Internacional sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas y Limitación de la Responsabilidad, 1996.²⁸⁸

Del 5 de abril al 2 de mayo de 1996 se celebró en la ciudad de Londres una Conferencia con la participaron 73 Estados.²⁸⁹ En ella se examinó y aprobó la Convención Internacional sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas y la Limitación de la Responsabilidad, 1996²⁹⁰.

Su principal propósito fue enmendar el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976.²⁹¹

Como resultado de las deliberaciones, se adoptaron dos instrumentos:

1) Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996 y

²⁸² Ibidem, Art. III (e) de la Convención de Intervención.

²⁸³ Ibidem, Art. V fr. 1 de la Convención de Intervención.

²⁸⁴ Ibidem, Art. VIII de la Convención de Intervención.

²⁸⁵ Ibidem, Art. 13, capítulo II. Convención de Intervención.

²⁸⁶ Ibidem, Art. 16 de la Convención de Intervención.

²⁸⁷ Ibidem, Art. 17 de la Convención de Intervención.

²⁸⁸ Acta Final de la Conferencia Internacional sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas y la Limitación de la Responsabilidad, 1996, LEG/CONF.10/DC.4 2 de mayo de 1996, Organización Marítima Internacional, Original: Inglés, versión en castellano proporcionada por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, Delegado de México en dicha Conferencia.

²⁸⁹ Si tomamos en cuenta que hay 217 Estados en el mundo, quiere decir que apenas un 33.6% de los gobiernos en el mundo aceptaron el tratado. Esto es realmente criticable. Además, esta cifra, ni siquiera comprende al 50% de los Estados miembros de la ONU, que son 185 Estados. Britanica

Book of the Year, Enciclopedia Británica, Londres, 1996, pps. 758 -763.

²⁹⁰ LEG/CONF.10/DC.4.

²⁹¹ Convenio Sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, del 19 de mayo de 1976. El original se realizó en los idiomas de la ONU, a saber, árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, el 3 de mayo de 1996. La Convención consta de 52 artículos y dos anexos.

2) Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976.²⁹²

También se aprobaron cuatro resoluciones: 1) Resolución sobre la Constitución del Fondo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, Fondo SNP. 2) Resolución sobre la Consideración de la Harina de Pescado en el Código IMDG y el Código de Cargas a Granel 3) Resolución sobre la Responsabilidad e Indemnización de Daños Producidos Durante el Transporte de Materiales Radioactivos. y 4) Resolución sobre la Relación entre el Convenio SNP y un Posible régimen de Responsabilidad por Daños en Relación con los Movimienetos Transfronterizos de Deshechos Peligrosos²⁹³.

En el capítulo²⁹⁴, respecto a la responsabilidad del propietario,²⁹⁵ se establece que este será responsable de los daños ocasionados por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas durante el transporte marítimo de estas a bordo del buque. A excepción de que si un suceso se constituye de una serie de acaecimientos con el mismo origen, se hará responsable al que fuese propietario del buque en el momento de producirse el primero de esos acaecimientos²⁹⁶.

Los excluyentes de responsabilidad son: el caso en que los daños se debieran a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, o insurrección, o a un caso fortuito, el texto habla de fenómeno natural, y, por último, cuando los daños los ocasionase un tercero con la intención de dañar, en caso de que obrase dolosamente. El hecho de que el cargador o transportista o cualquier otra persona no hayan suministrado información en cuanto a la naturaleza potencialmente peligrosa y nociva de las sustancias cargadas, ocasionase los daños total o parcialmente o sea la causa de que no se contrate un seguro de la manera que lo estipula la Convención, siempre y cuando, ni el ni sus agentes tuviesen conocimiento de la naturaleza potencialmente peligrosa de la carga.²⁹⁷

²⁹² LEG/CONF.10/DE.4

²⁹³ *Ibidem*.

²⁹⁴ Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1996.

²⁹⁵ *Ibidem*, Art. 1. 3. Se refiere al propietario del buque. Propietario se define como la(s) persona(s) inscrita(s) como propietario del buque, en el caso de que no haya sido aún matriculado, la persona(s), propietaria(s) del mismo. En caso de que el buque sea propiedad de un Estado, y esté explotado por una compañía inscrita en ese Estado como armador del buque, se tomará como propietario a esa compañía.

²⁹⁶ *Ibidem*, artículo 7, fr. 1.

²⁹⁷ *Ibidem*, art 7, fr. 2.

No se podrá promover reclamación de indemnización de daños en contra de los agentes o empleados, del práctico que preste servicios al buque, ningún fletador, gestor naval o armador de buque, ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente, ni de ninguna persona que tome medidas preventivas²⁹⁸.

Lo anterior no va en perjuicio del propietario para interponer recurso contra terceros, incluidos cargador y receptor de la sustancia que cause los daños.²⁹⁹

Cuando los daños se deban a un suceso que afecte a dos o más buques que transporten sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, cada propietario, salvo que cumpla con los requisitos de exoneración de la responsabilidad, será responsable de esos daños. Los propietarios serán solidariamente responsables respecto de todos los daños en que no quepa asignar razonablemente a nadie por separado.³⁰⁰

Cada propietario tiene la posibilidad de invocar la responsabilidad que le sea aplicable. Y siempre el propietario tendrá el derecho de interponer un recurso frente a los demás propietarios.

Por lo que respecta a la limitación de la responsabilidad, de acuerdo a este Convenio, el cálculo, será de 10 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo o capacidad de carga no exceda de 2 000 unidades de arqueo, y en caso de que lo exceda, se sumarán por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 unidades de arqueo y 15 000 unidades de cuenta y por cada unidad de arqueo por encima de 50 000 unidades de arqueo, 360 unidades de cuenta por cada suceso³⁰¹.

La cuantía total no deberá exceder en ningún caso de 100 millones de unidades de cuenta.³⁰²

En caso de probarse que los daños se debieron a una acción u omisión dolosa o temeraria del propietario, este no tendrá derecho a limitar su responsabilidad.³⁰³

El propietario tendrá que constituir un fondo cuya suma total³⁰⁴ sea equivalente al límite de su responsabilidad reconocida de conformidad con el

298 *Ibidem* Art. 7 fr. 5.

299 *Ibidem*, Art. 7 fr. 6.

300 *Ibidem*, Art. 8.

301 Derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional.

302 *Ibidem*, Art. 9 fr. 1.

303 *Ibidem*, Art. 9 fr. 2.

304 *Ibidem*, vid dos párrafos arriba.

párrafo 1, ante el tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Partes en que se interponga una acción en su contra en los casos previstos en la Convención.

En la situación de que el propietario llegase a tener derecho de limitar su responsabilidad, habiendo constituido un fondo a raíz del suceso, no se ejercerán acciones contra otros bienes del propietario, y en su caso, se liberarán los bienes embargados³⁰⁵.

La Convención, aun no en vigor, resulta demasiado rigurosa y cuenta con un problema serio. Respecto a lo rigurosa de la Convención, la principal crítica es que la responsabilidad del propietario de la carga se encuentra desligada de la del propietario del buque. Y el problema mas difícil de superar, es que no se incluyeron en la Convención, las listas de las sustancias nocivas, lo que hace muy difícil la implementación.³⁰⁶

Además la responsabilidad del buque de 2,000 toneladas equivale a 15 millones de dólares y el valor del buque puede oscilar entre los 5 y 7 millones de dólares, luego es más grave. Pues hará que ningún naviero con una embarcación de tal porte se arriesgue a transportar tales cargas peligrosas, dejándolas en manos de las grandes embarcaciones que en su mayoría son propiedad de las grandes naciones marítimas. Condición que perjudica seriamente a los países en desarrollo.

5.1.9. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (III Convemar).

Se han celebrado Conferencia sobre Derecho del Mar en: Nueva York, Caracas, Ginebra, y en Montego Bay. Para que esta diese fruto, transcurrió el lapso de casi una década ya que la negociación tomó de 1973 a 1982 firmándose en Jamaica, por lo que recibe el nombre de Convención de Montego Bay. La Convención no fué la tercera en su género pero si la III Conferencia sobre Derecho del Mar por lo que recibe el nombre de III Confemar. Esta apenas logró sesenta signaterios en 1994, por lo que entró en vigor en 1995.

Siendo esta una convención tan extensa³⁰⁷, referiré al problema de la responsabilidad, poco a otros puntos y mencionaré los temas que se tratan en ella.

³⁰⁵ *Ibidem*, Art. 10.

³⁰⁶ Recordemos que el fin social de derecho es la certeza jurídica.

³⁰⁷ Consta de 439 articulos con XVII partes. Se puede consultar en:

La Convención de las Naciones Unidas³⁰⁸ sobre Derecho del Mar, 1982, "fué adoptada el 30 de abril de 1982 por 130 votos a favor, 4 en contra, Estados Unidos, Israel, Turquía y Venezuela y 17 abstenciones, entre las cuales figuran las del Reino Unido, República Federal de Alemania, Italia, Unión Soviética y otros países socialistas de Europa."³⁰⁹ Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994³¹⁰.

Existe un acuerdo³¹¹ de julio de 1994, que entró en vigor internacionalmente el 28 de julio de 1996, y es relativo a la interpretación de la Parte XI del Convenio de Montego Bay de 1982. Este permitió a Estados Unidos, Francia, Alemania, Gran Bretaña y otras potencias entrar en el Convenio de Montego Bay.

México firmó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el 10 de diciembre de 1982, y fué aprobada por el Senado el 29 de diciembre de 1982³¹². Se publicó en el D.O.F. el 1 de junio de 1983.

"La necesidad de dotar de una reglamentación jurídica a los fondos marinos, hasta entonces *vacuum iuris*, constituyó el puntal para una puesta en tela de juicio de los problemas del Derecho del Mar, bajo una presión de las concepciones políticas y los intereses económicos de los países en vías de desarrollo frente a los Estados industrializados."³¹³

En lo tocante a la responsabilidad por contaminación, esta convención, establece varios parámetros.

El Artículo 211, habla de Contaminación causada por buques³¹⁴. Para fines de esta Convención se considera vertimiento: tanto a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves,

Szekely, Alberto, Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México. Gómez- Robledo Verduzco Alonso, El Nuevo Derecho del Mar, Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay, UNAM- Miguel Angel Porrúa, 1986.

308 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, A/CONF.62/122.

309 Gómez- Robledo Verduzco Alonso, El Nuevo Derecho del Mar, Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay, UNAM- Miguel Angel Porrúa, 1986, p. 15.

310 Consulta por Internet, 14 de agosto de 1995.

311 Naciones Unidas, Asamblea General, Acuerdo relativo a la apoicación de la parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, A/RES/48/363.

312 Gómez- Robledo Verduzco Alonso, El Nuevo Derecho del Mar, Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay, UNAM- Miguel Angel Porrúa, 1986, p. 15.

313 Ibidem, p. 16.

314 Es importante, que se hable de contaminación, sin embargo esta es solo la "punta del iceberg", vale recordar que la actual tendencia es de prevenir la contaminación, y los discursos giran en torno al uso "adecuado" de los recursos.

plataformas u otras construcciones en el mar como al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas, u otras construcciones en el mar. Pero no se comprende la evacuación de desechos u otras materias resultante, directa o indirectamente de las operaciones normales de buques.

Las obligaciones del Estado ribereño, están en el artículo 24. Los derechos de protección del Estado ribereño, están en el artículo 25. La normatividad que regula la jurisdicción civil en relación con buques extranjeros se encuentra en el artículo 28.

Más adelante, la Parte XII³¹⁵ que trata de la Protección y Preservación del Medio Marino³¹⁶. En ella, se establece la obligación general de proteger y preservar el medio marino, en el Artículo 192.³¹⁷ Este Artículo se encuentra relacionado con el 139-2 que habla sobre la responsabilidad por daños en la "Zona" que refiere a la Zona Económica Exclusiva.³¹⁸ De esta manera se acuerda que sin perjuicio de las normas generales de Derecho Internacional y lo dispuesto en el artículo 22 del Anexo III³¹⁹, los daños causados por el incumplimiento por un Estado parte o por una organización internacional con sus obligaciones con arreglo a esta Parte³²⁰, entrañarán responsabilidad.

No se omite el derecho soberano de los Estados de explotar sus recursos naturales³²¹. El artículo 194, establece las medidas para prevenir,

315 Gómez-Robledo Verduzco, Alonso, El Nuevo Derecho del Mar. Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay, grupo editorial Miguel Ángel Porrúa, primera edición México 1986, p. 262.

316 *Ibidem*, parte XII, del artículo 192 al 237. Consta de once secciones.

317 Para fines académicos, que no así para la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección del Medio Ambiente, los términos proteger y conservar son distintos. Proteger refiere al aprovechamiento racional de los recursos, cuidando de ellos, y conservar implica un "no tocar". Para mayor detalle, ver la Revista Vuelta del mes de junio de 1992.

318 En el texto del Acuerdo relativo a la aplicación de la parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, A/RES/48/363, se denomina como "Zona" a los fondos marinos y oceánicos, su subsuelo, fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

319 El artículo 22 del Anexo III de la Convemar, se intitula: Disposiciones Básicas Relativas a la Prospección, la Exploración y la Explotación. Este artículo trata de la responsabilidad, por actos ilícitos. Para mayor detalle ver la sección de artículos (apéndice), de esta Tesis Profesional.

320 Ello indica que estamos hablando de responsabilidad por actos prohibidos por el Derecho Internacional, que es el otro de los grandes temas que estudia la Comisión de Derecho Internacional, desde 1952, al cual hicimos referencia en el capítulo 3 de esta tesis, y no refiere al tema de la responsabilidad objetiva.

321 Establecido en el artículo 193, nos recuerda la resolución 1803 de las Naciones Unidas, "Soberanía Permanente Sobre sus Recursos Naturales", discurso manejado por los Estados en "vías de desarrollo", durante la década de los '70's. Que se retomará de otra manera al entrar en el debate del desarrollo sustentable y la protección de los ecosistemas. En especial en la Convención

reducir y controlar la contaminación marina, donde se escribe un listado no exhaustivo de los tipos de contaminación, donde se incluyen los vertimientos de buques³²².

En la Convención se establece también un deber de no transferir daños o peligros ni transformar un tipo de contaminación en otro³²³. Se prevé también la utilización de tecnologías o introducción de especies extrañas o nuevas, ya que como sabemos, con esta práctica, se alteran los ecosistemas³²⁴.

La Convención recogió principios y costumbres del Derecho Internacional Marítimo, así por ejemplo, tenemos el deber de "Cooperación mundial y regional"³²⁵. Y como derecho establecido por casos anteriores esta el deber de "Notificación de daños inminentes o reales"³²⁶.

En la Convención se establecen además, planes de emergencia contra la contaminación³²⁷, estudios, programas de investigación e intercambio de información y datos³²⁸, criterios científicos para la reglamentación³²⁹.

En la Sección 3 de la Convemar, se negoció la asistencia técnica y científica. Ello especialmente para los Estados en desarrollo^{330,331}.

La sección 4 del Convenio trata de la vigilancia y evaluación ambiental³³², en especial, la vigilancia de los riesgos de contaminación o de sus efectos³³³, sobre la publicación de los informes³³⁴ y, la evaluación de los efectos potenciales de las actividades³³⁵.

de Río de Janeiro, Curso de Formación de Profesores de Derecho Ecológico, Facultad de Derecho, UNAM, mayo de 1996.

³²² Recordemos que en el caso del Ixtoc-I, la corte norteamericana consideró al pozo como un "vessel" o buque. Sin embargo según el CLC, esto no es equiparable, por lo que sólo queda el Art. 1, 3. recurso de la III Convemar. Vid supra, capítulo cuatro.

³²³ Convemar, Art. 195.

³²⁴ Ibidem, Art. 196.

³²⁵ Principio recogido en el Artículo 197 de la Convemar y que ha sido analizado en este trabajo en el capítulo 2.

³²⁶ Deber que esta en las resoluciones del Caso del Estrecho de Corfú, vid supra Capítulo 2.

³²⁷ Convemar, Art. 199.

³²⁸ Ibidem, Art. 200.

³²⁹ Ibidem, Art. 201.

³³⁰ Ibidem, Art. 202, incluso el 203, donde se establece que se le dará trato preferencial a los Estados en vías de desarrollo.

³³¹ Lo que cambió con el Auerdo relativo a la aplicación de la parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, A/RES/48/363 (III) Convemar, ya que se habla de una cooperación científica y tecnológica según modalidades y condiciones comerciales equitativas y razonables en el mercado abierto, o bien, mediante arreglos de empresa conjunta, artículo 7a, sección 5. .

³³² Convemar, Art. 204

³³³ Ibidem, Art. 205.

La sección 5 trata de las reglas internacionales y legislación nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino. Así, se subdivide por tipos de contaminación: procedente de fuentes terrestres³³⁶, resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional³³⁷, resultante de actividades en la zona³³⁸, por vertimiento³³⁹, causada por buques³⁴⁰, contaminación procedente de la atmósfera o causada a través de ella³⁴¹.

En la Convemar, se destinó una sección para la vigilancia del cumplimiento y mejoramiento de las leyes que tengan como fin la prevención, reducción y control de la contaminación.

Así pues, se trata la ejecución respecto de la contaminación procedente de fuentes terrestres³⁴², respecto de la contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos³⁴³, respecto de la contaminación resultante de actividades en la zona³⁴⁴, respecto de la contaminación por vertimiento³⁴⁵, por el Estado del pabellón³⁴⁶, por el Estado del puerto³⁴⁷, por los Estados ribereños³⁴⁸ y respecto de la contaminación desde la atmósfera o a través de ella³⁴⁹. Con lo que se observa que la Convención reconoce seis tipos diversos de contaminación marina³⁵⁰:

- a) procedente de fuentes terrestres³⁵¹,
- b) resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional³⁵²,
- c) resultante de actividades en la Zona³⁵³,

334 *Ibidem*, Art. 206.

335 *Ibidem*, Art. 207.

336 *Ibidem*, Art. 208.

337 *Ibidem*, Art. 209.

338 *Ibidem*, Art. 210.

339 *Ibidem*, Art. 211.

340 *Ibidem*, Art. 212.

341 *Ibidem*, Art. 212.

342 *Ibidem*, Art. 213.

343 *Ibidem*, Art. 214.

344 *Ibidem*, Art. 215.

345 *Ibidem*, Art. 216.

346 *Ibidem*, Art. 217.

347 *Ibidem*, Art. 218.

348 *Ibidem*, Art. 220.

349 *Ibidem*, Art. 222.

350 Salgado y Salgado, Dr. José Eusebio, La Labor de la Organización Marítima Internacional en Favor de la Protección y Preservación del Medio Marino, op. cit., p. 26.

351 *Convemar*, Art. 207.

352 *Ibidem*, Art. 208.

- d) por vertimientos³⁵⁴,
- e) causada por buques³⁵⁵,
- f) desde la atmósfera o a través de ella³⁵⁶.

En la misma sección, se establecen dos clases de medidas preventivas, las relativas a la navegabilidad de los buques para evitar la contaminación³⁵⁷ y las que pretenden evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos³⁵⁸.

Además, existe una sección donde se tratan las Garantías. Esta séptima sección establece las medidas para facilitar los procedimientos³⁵⁹, el ejercicio de las facultades de ejecución³⁶⁰, el deber de evitar consecuencias adversas en el ejercicio de las facultades de ejecución³⁶¹. También se clarifica que los Estados deberán guardar ciertos lineamientos cuando investiguen a buques extranjeros³⁶² y evitar su discriminación.³⁶³

Otras medidas se refieren a la suspensión y procedimiento y a las limitaciones para su iniciación³⁶⁴, la iniciación de procedimientos civiles³⁶⁵, sanciones pecuniarias respecto de los derechos reconocidos a los acusados³⁶⁶, notificación al Estado del pabellón y a otros Estados interesados³⁶⁷, responsabilidad de los Estados derivada de las medidas de ejecución³⁶⁸, garantías respecto de los estrechos utilizados para la navegación internacional³⁶⁹.

A su vez, la sección 8 cubre una importante problemática, a guisa de ejemplo recordemos el caso del "Exxon Valdez", donde el buque "Exxon" chocó con unos bajos en la Bahía de Baldez, Alaska.³⁷⁰ Así pues, los Estados

353 Ibidem, Art. 209.

354 Ibidem, Art. 210.

355 Ibidem, Art. 211.

356 Ibidem, Art. 212.

357 Ibidem, Art. 219.

358 Ibidem, Art. 221.

359 Ibidem, Art. 223.

360 Ibidem, Art. 224.

361 Ibidem, Art. 225.

362 Ibidem, Art. 226.

363 Ibidem, Art. 227.

364 Ibidem, Art. 228.

365 Ibidem, Art. 229.

366 Ibidem, Art. 230.

367 Ibidem, Art. 231.

368 Ibidem, Art. 232.

369 Ibidem, Art. 233.

370 Película "Desastre en Altamar", documental sobre la catástrofe del "Exxon-Valdez".

ribereños tienen derecho a emitir leyes y hacerlas cumplir, siempre y cuando no sean discriminatorias, con el fin de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en la zona cubierta de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva, donde la especial severidad de las condiciones climáticas y la presencia del hielo crean obstrucciones y riesgos para la navegación durante la mayor parte del año³⁷¹.

La sección 9 es especialmente importante para este trabajo, ya que trata el tema de la Responsabilidad³⁷², siendo diferente de la sección 5, que trata de la Responsabilidad en la Investigación científica marina³⁷³.

De esta manera, la sección 9, refiere a la responsabilidad respecto a la protección y preservación del medio marino³⁷⁴ y mas adelante, se exponen las disposiciones generales sobre responsabilidad por daños³⁷⁵.

Si revisamos el artículo 363 de la Convemar que refiere concretamente al tema de la responsabilidad³⁷⁶ desarrollado en esta tesis, de acuerdo al párrafo 3o. México fue responsable por los daños causados por la explosión del Pozo Ixtoc-I.³⁷⁷

La noción de inmunidad soberana que viene a colación tras esta acotación, se plasma en la sección 10³⁷⁸. Para finalizar con esta parte, la sección 11 trata de las obligaciones contraídas en virtud de otras convenciones sobre protección y preservación del medio marino³⁷⁹, cuestión muy importante dada la evolución vertiginosa del derecho en este campo, tanto a nivel bilateral, regional y multinacional.

De lo mas relevante de la Convención de Montego Bay³⁸⁰, fué lograr la definición de contaminación, que es amplia y consiste en la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzcan o puedan producir efectos

371 Convemar, Art. 234.

372 Ibidem, Art. 235.

373 Ibidem, parte XIII, Art. 263, para consultar el texto, revisar la sección de artículos (apéndice) de esta tesis.

374 Ibidem, parte XII, Art. 235, para consultar el texto, revisar la sección de artículos (apéndice) de esta tesis.

375 Ibidem, Art. 304.

376 Széckely, Alberto, Instrumentos de Derecho Internacional, compilador, tomo V, p. 3605.

377 Pero recordemos que los tribunales de los Estados Unidos de América alegaron como derecho aplicable el suyo, con lo que a final de cuentas, nuestro país se vió beneficiado.

378 Ibidem, Art. 236 p. 2 y 3; para mayor información, ver sección de "artículos", en la parte final de este trabajo.

379 Ibidem, Art. 237.

380 Salgado y Salgado, Dr. José Eusebio, La Labor de la Organización Marítima Internacional..., p. 25.

nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas 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 esparcimiento³⁸¹. En la convención, se define el vertimiento de desechos como: "la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; así como el hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones"³⁸².

"Por otra parte, la misma disposición internacional establece claras excepciones de hechos que no están comprendidos en el concepto de vertimiento, así, se dice que éste no comprende a:

"i) la evacuación de desechos u otra materia resultante, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transporten en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones destinados a la evacuación de otras materias, o se transborden a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos en esos buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones.

"ii) El depósito de materias para fines distintos de su mera evacuación, siempre que este depósito no sea contrario a los objetivos de esta convención"³⁸³.

Esta Convención, prevee principios tales como la cooperación a nivel mundial y regional; asistencia técnica; vigilancia y evaluación ambiental; la ejecución de leyes y reglamentos para prevenir y controlar la contaminación prevista en ella; las garantías que dan los Estados para cumplir con la función anteriormente citada; y la inmunidad soberana de la que gozan buques y aeronaves para el servicio público, que no sea comercial, los buques de guerra, y otras aeronaves auxiliares. Por último, se reconocen como válidas las obligaciones contraídas por los Estados, sin que afecten a las disposiciones establecidas, en relación con la prevención y control de la contaminación del medio marino³⁸⁴.

5. 2. Responsabilidad objetiva por contaminación de acuerdo a dichas

381 *Ibidem*, quien cita el Art. 10, inciso 4 de la Convemar.

382 *Ibidem*, Art. 10 inciso 5 subinciso a.

383 *Ibidem*, Art. 10 inciso 5 subinciso b.

384 Salgado y Salgado, Dr. José Eusebio, La Labor de la Organización Marítima Internacional op. cit., p. 25.

Convenciones.

La cooperación internacional equilibra los diversos intereses que generalmente se ven involucrados en un accidente.

Debido a los tremendos accidentes de buques petroleros y pozos en el mar, es que se han firmado tratados para prevenir futuros accidentes y acordar las medidas necesarias en caso de que lleguen a suscitarse, así como que compensación habrá de darse a modo de reparación.

Así las cosas, retomaremos un listado de convenios, para recapitular y establecer etapas de evolución del Derecho Internacional marítimo:³⁸⁵

a) Convenio internacional relativo a la intervención en altamar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, de 29 de noviembre de 1969, (INTERVENTION/69), hoy día vigente;

b) Convenio interaccional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación por hidrocarburos, de 29 de noviembre de 1969, (CLC/69) y sus Protocolos de modificación de 1976 y 1984, (CLC/PROT/76 y CLC/PROT/84), hoy día vigente tanto el convenio como todos Protocolos.

c) Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Contaminación de Hidrocarburos de 1971 (FUND/71), de 18 de diciembre de 1971, y sus Protocolos de modificación del 1976 y de 1984, (FUND/PROT/76 y FUND/PROT/84), hoy día vigentes, todos estos instrumentos

d).- Convenio internacional para prevenir la contaminación de buques (2 de noviembre de 1973), y su Protocolo que lo modifica, de 17 de febrero de 1978 (MARPOL/73/78), hoy día vigentes.

Pueden establecerse entonces cuatro grandes periodos, a saber, de 1954 a 1971, de 1972 a 1979 y de 1980 a 1992 y de 1993 a la fecha³⁸⁶. El primer periodo se caracteriza por ser el primer proceso de creación de convenios de contaminación marina, y por ceñirse a las normas de corte clásico dentro del Derecho Internacional. En el segundo periodo, se reglamentará por sustancias distintas además de los hidrocarburos y radioactivas y se incluirán disposiciones que permitan la obligatoriedad de dichas convenciones. El tercer periodo comienza con la ³⁸⁷Tercera Confemar. En este periodo se consagra el principio de protección y preservación del medio marino³⁸⁸. Se

³⁸⁵ *Ibidem*, p. 24-5.

³⁸⁶ *Ibidem*, p. 25.

³⁸⁷ III Confemar donde se firmó el Convemar, Convención de Montego Bay, Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, del 10 de diciembre de 1982, firmada en Montego Bay, Jamaica.

³⁸⁸ Convemar, Art. 192.

reconoce que los Estados son responsables de lo citado anteriormente, de acuerdo a Derecho Internacional³⁸⁹ y se acepta que el principio mencionado, respeta la capacidad soberana que tienen los Estados sobre sus recursos naturales³⁹⁰.

La Organización Marítima Internacional, ha logrado una serie de avances en la adopción de convenios y protocolos³⁹¹, en el campo de la protección y preservación del medio marino, se pueden citar como los mas importantes³⁹²:

1. Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos del 12 de mayo de 1954 (OILPOL/54) y sus enmiendas de 1962, 1969 y 1971, en vigor, el convenio desde el 26 de julio de 1958 y fué derogado internacionalmente el 2 de octubre de 1983³⁹³.
2. Convenio Internacional relativo a la intervención en altamar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, del 29 de noviembre de 1969 (INTERVENTION/89), en vigor desde el 6 de mayo de 1975.
3. Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación por hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969 (CLC/69). La cual entró en vigor el 19 de junio de 1975; su Protocolo de 1976 (CLC/PROT/76), entró en vigor el 8 de abril de 1981; el Protocolo de 1984, (CLC/PROT/84), y el Protocolo de 1992 (CLC/PROT/92), todos en vigor.
4. Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos por la Contaminación de Hidrocarburos del 18 de diciembre de 1971 (FONDO/71), entró en vigor el 16 de octubre de 1978. Tiene tres Protocolos, uno de 1976, (FONDO/PROT/76), otro de 1984 (FONDO/PROT/84) y el de 1992 (FONDO/PROT/92), todos en vigor.
5. Convenio relativo a la responsabilidad civil en materia de transporte marítimo de materias nucleares (NUCLEAR/71) del 18 de diciembre de 1971, en vigor desde el 15 de julio de 1975, México es parte del Convenio.
6. Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias del 13 de noviembre de 1972 (DUMPING/72) y sus enmiendas de 1978 sobre incineración, que entraron en vigor el 11 de

³⁸⁹ *Ibidem*, artículo 235.

³⁹⁰ *Ibidem*, Art.193.

³⁹¹ Además de códigos y manuales, para mayor información vid Salgado y Salgado, en La labor de la Organización Marítima Internacional..., p. 27.

³⁹² *Ibidem*, p. 26.

³⁹³ Solo indicaré cuales de los Convenios que estoy citando de cuales México no es parte, y de no ser así lo especificaré.

marzo de 1979, y de 1980 sobre la lista de sustancias, en vigor desde el 11 de marzo de 1981. El Convenio, entró en vigor internacionalmente el 30 de agosto de 1975. Hoy en día está a punto de ser enmendado en senda Conferencias de las Partes

7. Protocolo relativo a la intervención en alyamar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas a los hidrocarburos del 2 de noviembre de 1973 (PROT/INTERVENCION/73). En vigor internacionalmente desde el 30 de marzo de 1983.

8. Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques, del 2 de noviembre de 1973 y su Protocolo de modificación del 17 de febrero de 1978 (MARPOL/73/78). En vigor ambos instrumentos jurídicos internacionales desde el 2 de octubre de 1983, con él, se derogó el Convenio OIL/POL/54 y sus enmiendas. Convenio sobre Responsabilidad por Derrame de Hidrocarburos (OPCR/90), que entró en vigor y se refiere al problema en cuestión... de la OMI se indica.

9. Convenio Internacional sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas y Limitación de la Responsabilidad, del 2 de mayo de 1996.

5.2.1. Cuadro sinóptico.

TEMA/CONVENCIÓN	LUGAR	FECHA
Ríos ³⁹⁴		
Convención sobre la Protección y el uso de Ríos Transfronterizos y de Aguas Internacionales	Helsinki	17 de marzo de 1992
Oceanos ³⁹⁵		
Convención sobre Alta Mar	Ginebra	29 de abril de 1958
Convención sobre el la Prevención de la Contaminación por Descarga de Deshechos y otros Asuntos concernientes a la Solución de Controversias	Londres, Ciudad de México, Moscú, Washin g-ton	29 de diciembre de 1972
Enmiendas a la Convención sobre el la Prevención	Londres	12 de octubre

³⁹⁴ Scovazzi, Tulio, World Treaties for the Protection of the Environment, Istituto per l'Ambiente, p. 11.

³⁹⁵ Treves, Tulio, World Treaties for the Protection of the Environment, Istituto per l'Ambiente, p. 12.

de la Contaminación por Descarga de Deshechos y otros Asuntos concernientes a la Solución de Controversias		de 1978
Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación de Barcos, modificada por el Protocolo de 1978	Londres	2 de noviembre de 1973/17 de febrero de 1978
Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar	Montego Bay	10 de diciembre de 1982
Responsabilidad Civil ³⁹⁶		
Convención Internacional por Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación por Derrame de Hidrocarburos	Bruselas	29 de noviembre de 1969
Protocolo de la Convención Internacional por Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación por Derrame de Hidrocarburos	Londres	19 de noviembre de 1976
Protocolo que Enmienda el Convenio Internacional de Responsabilidad Civil por Daños por Derrame de Hidrocarburos	Londres	25 de mayo de 1984
Convenio Internacional que Establece un "Fondo" Internacional por Compensación por Daños por Derrame de Hidrocarburos	Bruselas	18 de diciembre de 1971
Protocolo al Convenio Internacional que Establece un "Fondo" Internacional por Compensación por Daños por Derrame de Hidrocarburos	Londres	19 de noviembre de 1976
Protocolo que Enmienda el Convenio Internacional que Establece un "Fondo" Internacional por Compensación por Daños por Derrame de Hidrocarburos	Londres	25 de mayo de 1984

5.3. Participación de México en dichas Convenciones.

Para nuestro país que siempre ha suscrito convenios de este tipo, por una parte ello le resulta beneficioso porque refleja una imagen de compromiso

³⁹⁶ Frigessi di Ritalma, Marco, World Treaties for the Protection of the Environment, Istituto per l'Ambiente, p.14

para con la comunidad internacional además de sentar las bases para una negociación en caso de verificarse el riesgo. Sin embargo, el costo económico es alto debido a que la cuota del "Fondo" se establece proporcionalmente a la cantidad de exportaciones, y no al índice de accidentes que se hayan o puedan presentarse de acuerdo a cálculos estadísticos. Así pues por ejemplo, PEMEX, aún cumpliendo con los estándares internacionales lo que representa un gasto considerable, de cualquier modo resulta que México ha de pagar cuotas de acuerdo a los cálculos de accidentes internacionales en proporción al tonelaje transportado. En conclusión el costo de nuestra inclusión al Convenio del "Fondo" y al Convenio CLC, es alto.

En síntesis, la legislación ambiental nacional, que además de ser reactiva a los procesos legislativos y las contingencias ambientales mundiales, deviene en una evolución que se refleja en el cambio de criterios y objetivos en las leyes. Así pues, en 1971, se prevalece la salud humana, en la ley de 1982, el punto medular será la contaminación, pero como todos sabemos, es más factible e incluso redituable prevenir que remediar, de esta manera busca proteger el ambiente.

Quedó claro desde Río de Janeiro, e incluso antes que el objetivo es preservar y no conservar. Esto es, utilizar los recursos naturales de una manera racional, protegiendo y cuidando para las generaciones futuras, en síntesis buscar un desarrollo sustentable³⁹⁷. Es en esta línea que escucharemos los discursos venideros, como puede ser una nueva ley ambiental, ya que como sabemos, existe un proyecto en ese sentido.

5.4. Lagunas y propuestas para un futuro.

El accidente del buque tanque "Torrey Canyon", detonó y determinó la adopción del Convenio de Responsabilidad Civil y la Convención del "Fondo". Sin embargo, en el incidente "Amoco Cádiz"³⁹⁸ El hecho de que las demandas por los daños causados por el incidente fueron presentadas en los Estados Unidos y no en Francia, se debió, *inter alia*, a la circunstancia de que los Estados Unidos a diferencia de Francia, no formaban parte del CLC, permitiendo de esta manera, a los demandados eludir el tope de la responsabilidad del dueño del barco, establecido en el tratado.

³⁹⁷ Comisión Bruntland, 1985 y Declaración de Río de Janeiro de 1992.

³⁹⁸ En este caso, el "Amoco Cádiz", un buque tanque liberiano, derramó a lo largo de la Costa Británica, 200,000 T.R.B., que transportaba de crudo más 50,000 de combustible en los tanques para las máquinas. Vid supra, Capítulo cuarto, primera sección, en esta tesis.

A la luz de ello, y de manera mas general, con el fin de fortalecer la eficacia de la compensación de las víctimas, los Protocolos aumentaron los topes de la responsabilidad, tanto del dueño del barco como de la carga a través del Fondo FIDAC.

El dueño del barco deberá limitar la responsabilidad a una suma acumulada por incidente, como se indica a continuación: a) 3 millones de unidades de derechos especiales de giro por barco y no excediendo 5,000 unidades de tonelaje; b) para un barco de mayor tonelaje, por cada unidad adicional de tonelaje, 420 de derechos especiales de giro, esto sumado a la cantidad mencionada en a); estableciendo, de cualquier modo, que la cantidad acumulada no deberá exceder 59.7 millones de de derechos especiales de giro.

El tope de la responsabilidad del "Fondo" será aumentado a 135 millones de derechos especiales de giro y puede subir a 200 millones de derechos especiales de giro³⁹⁹, cuando haya tres Estados partes del Protocolo 1992 del Convenio FUND/71, y según se dispone la contribución combinada por hidrocarburos sea mayor de 400 millones de toneladas.⁴⁰⁰

Hay otras innovaciones que son dignas de ser recordadas.

La noción de incidente es ampliada a la sola amenaza de causar un daño por contaminación, permitiendo así, compensación por medidas preventivas adoptadas ante cualquier derrame de hidrocarburos que tenga lugar.

La noción de daño por contaminación esta redefinida de una manera en que evita que se aleguen daños especulativos o teóricos.

La canalización de la responsabilidad del dueño de un barco esta reforzada al incluir otras personas, tales como cargueros y salvadores, a la lista de aquellos protegidos contra el fincamiento de responsabilidad.

Las prohibiciones al dueño del barco ya no son dadas al dueño por falta o vínculo, sino por un acto u omisión mas grave, similar al del derecho inglés de "willful misconduct" o conducta dolosa.

³⁹⁹ Frigessi di Rattalma, *op. cit.*, p. 624.

⁴⁰⁰ Salgado y Salgado, José Eusebio, Importancia de los Convenios: Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969, (INTERVENTION/69); Internacional Sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos del 29 de Noviembre de 1969 y sus Protocolos de 1976, 1984, y 1992 (CLC/69/76/84/92); y el Internacional de Constitución de un "Fondo" Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1971 y sus Protocolos de 1976, 1984 y 1992, (FUND/71/76/84/92), Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México 1995, p. 517.
Importancia de los Convenios..., *op. cit.* p. 513

Según el Protocolo de 1984, el "Fondo" ya compensará a los dueños de los barcos, dejando al "Fondo" con la función única de proveer compensación por daño por contaminación.

Finalmente, pero no de menor envergadura, los Protocolos prevén una extensión del panorama geográfico de las convenciones. El régimen de compensación será aplicado por daños por contaminación no sólo dentro del territorio y del mar territorial del mar del Estado contratante, sino también por daños causados en la zona económica exclusiva del Estado Parte.

Si el Estado Parte no cuenta con esa zona, en un área más allá y adyacente al mar territorial de ese Estado, determinado por el que establece el Derecho Internacional, siempre y cuando no se extienda más allá de 200 millas náuticas de la línea de base de su mar territorial⁴⁰¹.

Para entrar en vigor, el Protocolo del CLC, requiere de ratificación por parte de diez Estados, de los cuales seis deberán tener no menos de un millón de unidades de toneladas de arqueo en buques tanque; para su entrada en vigor, el Protocolo del "Fondo", presupone, *inter alia*, la entrada en vigor previa del Protocolo del CLC.

No cabe duda la importancia y los logros del régimen implementado con el objeto de alcanzar la efectividad en la compensación por daños por contaminación. De hecho, el 31 de octubre de 1996⁴⁰², 84 Estados eran miembros del CLC y 61 del "Fondo", que funciona bien, proveyendo de compensación pronta a las víctimas de los daños por contaminación⁴⁰³. Aún más, es evidente que la entrada en vigor de los mencionados Protocolos, fortalecerá la eficiencia. En vista de que es lamentable que los prospectos de los Protocolos no aparezcan tan atractivos, los Estados han lanzado iniciativas respecto a que su entrada en vigor sea motivada. Aunque hay que recalcar lo mencionado respecto al bajo porcentaje de la cantidad de Estados Parte, ya que apenas un tercio del total de países en el mundo, son signatarios.

5.5 Conclusiones.

En 1975, la Organización de las Naciones Unidas estableció dos programas: el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y el Programa Internacional de Educación Ambiental.⁴⁰⁴ Dentro de la misma

401 *Ibidem*, p. 625.

402 Dato proporcionado por la lic. Josefina Rascón, Consultoría Jurídica de la Secretaría de Relaciones Exteriores, el día 31 de octubre de 1996 en la ciudad de México D.F.

403 *Ibidem*, p. 625.

404 Araceli Parra, Información para la Formación de una Conciencia Ecológica, México, octubre de 1995, p. 5.

línea, se escribió la Carta de la Tierra, con validez jurídica, en ella se establecen dos principios generales, 1) el que contamine que pague y 2) todo proyecto o actividad debe evaluar su impacto ambiental.⁴⁰⁵ Como dice la Mtra. Alaceli Parra "En el actual momento de espera para reactivar nuestra economía, es preciso reflexionar, definir y decidir sobre que bienes y servicios debemos producir y cuales no. Cómo producir sin pagar monetaria y socialmente por contaminar".

La responsabilidad ha evolucionado a ser estricta u objetiva. Aún mas, en convenios que versan sobre la responsabilidad de objetos espaciales, así como en el derecho marítimo, se ha aceptado la responsabilidad absoluta. Tal es el caso del tratado de Bruselas conocido como el como Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos (CLC/69), y el Convenio Internacional sobre la Constitución de un "Fondo" Internacional de Indemnización por Contaminación de Hidrocarburos. Además, en estos dos convenios, se establece el principio del que "contamina paga", sea el dueño del buque o bien de la carga o por hechos de terceros dependientes de ellos.

Como dice el Dr. Salgado⁴⁰⁶ es gracias a la firma por parte de México de estos tratados que hemos pasado a aceptar la suma responsabilidad basado en el tonelaje de registro bruto o de arqueo del buque, aunque habrá que recordar que estos principios ya estaban recogidos en la Ley de Navegación de 1993. Hay que notar que el costo es alto, pues en 1993, México hubiese tenido que contribuir con el Fondo por el manejo de 15,206,997 toneladas de hidrocarburos persistentes con el 1.38 % del total del Fondo general, es decir \$110, 400.00 libras esterlinas. Claro que hay años en que no ocurren o son mínimas las reclamaciones. Además, estas sumas disminuirán con la entrada de otros Estados.

La introducción de normas nuevas y efectivas que provean a las víctimas por contaminación con compensación, se caracteriza, no solo de la prevención y su disminución como consecuencia lógica sino de treinta y cinco años de trabajo jurídico en la creación de convenciones en los campos de Derecho Marítimo y nuclear.

5.6. Cuadro sinóptico.

Marítimo		
----------	--	--

⁴⁰⁵ Para lo que existen muchos mecanismos. Artículo proporcionado por la lic. Frida Tabora

⁴⁰⁶ La Importancia de los Convenios...

Mar Territorial y Zona Contigua	Ginebra	1958
Libertad de la Pesca y Conservación de los Recursos Vivos del Mar	Ginebra	1958
Plataforma Continental	Ginebra	1958
Convención sobre Altamar	Ginebra	1958
Tratado Antártico	Washington	1959
Consejo Internacional para la Exploración del Mar (enmendada)	Copenhague	1964
Derecho del Mar, Convención de ONU	Montego Bay	1982
Registro de Buques	Ginebra	1986
Confidencialidad de Datos sobre Zonas de "Fondo"s Marinos Profundos	Moscú	1986
Protección del Medio Marino de la Zona del Mar Báltico	Helsinki	1974
Protección del Medio Marino Regional de Kuwait	Kuwait	1978
Protección del Medio Marino de la Región de África Occidental y Central	Abidján	1981
Protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste	Lima	1981
Protección del Medio Marino del Gran Caribe	Cartagena	1983
Protección de Zonas Especiales del Mar Mediterráneo	Ginebra	1982
Conservación de las Zonas Marinas y Costera	Paipa	1989
Ríos		
Protección del Mosela	Paris	1961
Organización de Desarrollo del Río Senegal	Nauakrehott	1972
Desarrollo de la Cuenca del Nigar	Faranha	1980
Contaminación de las Aguas		
Por Hidrocarburos en el Mar		
Aguas del Mar	Londres	1954
Mar del Norte	Bonn	1969
	Londres	1971
	Bruselas	1969
Responsabilidad Civil por Exploración y Explotación de "Fondo"s Marinos	Londres	1977
Protección de la Gran Barrera de Arrecifes de Australia	Bruselas	1971

Responsabilidad Civil por Contaminación	Bruselas	1969
Emergencia en el Mar Mediterráneo	Barcelona	1976
Cooperación Internacional en Emergencia	Kuwait	1978
Cooperación Regional Contra la Contaminación del Pacífico Sudeste	Lima	1981
Cooperación Regional en Emergencia	Jeddah	1982
Cooperación para Combatir Derrames en la Región del Caribe	Cartagena	1983
Cooperación Regional en el Pacífico Sudeste por Emergencia	Quito	1983
Cooperación Regional en Emergencia en Africa Oriental	Nairobi	1985
Cooperación Regional en Emergencia en el Pacífico Sur	Noumea	1986
Limitación de Tanques y su Capacidad	Londres	1971
Protección Contra los Riesgos de Intoxicación por Benceno	Ginebra	1971
Otros Contaminantes		
Buques	Londres	1973
Buques	Londres	1978
Vertimiento de Deshechos y otras Materias	México, Londres, Moscú, Washington	1972
Vertidos desde Buques y Aeronaves	Oslo	1972
Vertidos desde Buques y Aeronaves	Barcelona	1976
Vertimientos en la Región del Pacífico Sur	Noumea	1986
Intervención en Altamar por Contaminación del Mar por Substancias Distintas	Londres	1973
Contaminación Procedente de Fuentes Terrestres	París	1974
Protección del Mar Mediterráneo	Barcelona	1976
Protección del Mar Mediterráneo Contra Contaminación de Origen Terrestre	Atenas	1980
Protección del Mar Negro	Bucarest	1992
Protección del Pacífico Sudeste contra Contaminación Radioactiva	Paípa	1989
Cooperación Regional Contra Contaminación del Pacífico Sudeste por otras Sustancias	Quito	1983

Cooperación Regional Contra Contaminación del Mar del Norte por Hidrocarburos y otras Sustancias	Bohnn	1983
De los Ríos		
Protección del Río Rhin	Bonn	1963
Protección del Rhin Contra Contaminación Química	Bonn	1976
Protección del Rhin Contra Contaminación por Cloruros	Bonn	1976
Plan de Acción de Reordenación del Sistema Fluvial de Zambeze	Harare	1987

407

En el caso de la responsabilidad sin hecho ilícito, toca al Estado responsable aportar las pruebas de carácter excluyente de la ilicitud, para el caso en que sea pertinente su invocación.⁴⁰⁸ Lo anterior, opera también para los individuos. Recordar definición de responsabilidad civil.

⁴⁰⁷ Ibidem, El cuadro sinóptico fue extraído del Artículo citado en el pie de página anterior, de las pps. 7 y 8. Y complementado por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado en su minuciosa labor de dirección de este trabajo.

⁴⁰⁸ Gómez-Robledo Verduzco, Alonso, Responsabilidad Internacional por Daños Transfronterizos, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2a reimpresión México, 1992, p. 112.

Conclusiones.

El Estado como miembro de la comunidad jurídico internacional, es el sujeto de Derecho Internacional por excelencia.

El vigor continuado del proceso de creación del Derecho Internacional se observa también con el fenómeno de suscripción de tratados con otros Estados y organizaciones internacionales.

La preocupación por el ecosistema es una de las que le conciernen a la comunidad internacional.

En principio, un Estado se encuentra sometido única y exclusivamente al Derecho Internacional.

El Estado es el titular de derechos de supremacía y de derechos privados.

La Carta de las Naciones Unidas establece en su capítulo primero los propósitos y principios que habrán de regir a la comunidad internacional. Para los fines de esta tesis recalcaremos el principio de cooperación y ayuda mutua. La sociedad internacional ha crecido mucho desde su creación y la problemática también ha cambiado. Actualmente encontramos que los Estados deberán hacerse responsables, no sólo de actividades prohibidas por el Derecho Internacional, sino por actividades no prohibidas. Y se harán responsables por sus actos y por las de sus individuos. Cabe mencionar que alrededor de ciento ochenta y cuatro Estados han firmado esta carta, cuando en su inicio firmaron cincuenta y un Estados, mas Polonia.

La responsabilidad es la relación jurídica que se establece entre el que comete el hecho delictivo o incumple con una obligación y la sanción que se dirige contra el autor del hecho o acto ilícito, o bien, contra otro u otros individuos, cuya relación con el individuo que efectivamente cometió el hecho o acto ilícito es determinada por el orden jurídico.

Es preciso señalar que existe una diferencia entre la responsabilidad y una obligación, y es que, mientras que un sujeto puede obligarse ante su propia conducta, se le puede fincar responsable, esto es, propenso a una sanción no solo por su propia conducta, sino por la conducta de otro u otros.

La responsabilidad subjetiva surgió con Hugo Grocio y el padre del Derecho Internacional Francisco de Vitoria, en España. La responsabilidad objetiva la toma el Derecho Internacional del Derecho Civil y la Teoría de las Obligaciones a partir del siglo XX. La responsabilidad absoluta, la proponen los ecologistas con el ánimo de hacer obligatoria la responsabilidad de los buques del Estado que gozan de "Inmunidad soberana".

La responsabilidad internacional refiere tanto al incumplimiento de un deber establecido tanto en un tratado como en el del incumplimiento de otro deber establecido legalmente, por ejemplo la costumbre.

En la actualidad los Estados deben hacerse responsables, no sólo de actividades no prohibidas, sino de las consecuencias de las actividades ultrarriesgosas. Ahondaré sobre este tipo de actividades mas adelante. Solo cuando no se cumpla con este tipo de obligación es que se estará actuando en contra del Derecho Internacional.

Para ambos tipos de obligación, los Estados asumirán la responsabilidad de los actos que realicen sus individuos.

La Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, lleva cuarenta y cinco años en la labor de codificación y sistematización, el tema de la responsabilidad internacional *latu sensu*, ha sido uno de los primeros temas.

Mas tarde la Comisión se avocó al estudio de la Responsabilidad por Actividades no Prohibidas por el Derecho Internacional.

Todos los derechos, o mejor dicho, el incumplimiento de los deberes y obligaciones de carácter internacional traen como consecuencia la responsabilidad internacional, la cual se traduce en el deber de reparar.

Es un principio de Derecho Internacional que ante cualquier incumplimiento de un compromiso se impone la obligación de reparar. Pero eso sí, habrá que revisar el *locus standi* y la imputabilidad.

Un Estado será responsable si sus órganos omiten tomar las medidas de prevención o represión que el Derecho Internacional prescribe. Lo que sobra decir es que un individuo, esto es persona moral o física, si puede ser demandado por un Estado, aún en tribunales extranjeros.

En cuanto al agravio, el sujeto perjudicado puede ser un Estado o incluso la comunidad internacional.

El sujeto responsable lo será por lo común un Estado, ya por sus actos, ya por los de sus individuos. Ya hemos dicho que en su debido caso, el Estado es el que asume este papel ante una reclamación en el ámbito internacional. Cuando un Estado demande a otro, deberá primero agotar las instancias administrativas y diplomáticas correspondientes. Así las cosas, si dos Estados lo acuerdan, irán a la Corte Internacional de Justicia, pero no se le puede juzgar en los tribunales domésticos.

En caso de que un individuo haya sido agraviado por un Estado, deberá ser representado por su propio Estado para que esta reclame por el en el Derecho Internacional.

Los litigios que se dan mas comunmente son entre individuos. En ocasiones a diferencia del proceso administrativo, los procesales, ofrecen en ciertos casos apelar ante un tribunal extranjero. Siguiendo los principios que el derecho conflictual establece, por ejemplo el de territorialidad y el *locus standi*.

Ya que el Derecho Internacional es principalmente -aunque no de un modo exclusivo- un derecho entre Estados, es necesario que se haga responsable en determinado sentido a cada Estado por ciertos actos internacionalmente lesivos cometidos por sus funcionarios, sus nacionales y por aquellos extranjeros que se residen en el territorio.

La máxima *Sic utere tuo ut alienum non laedas*, "usa tu derecho de manera que no afectes a los demás", es tan aplicable en las relaciones entre los Estados como entre los individuos.

Recapitulando, la responsabilidad del Estado respecto a obligaciones internacionales es de carácter jurídico. La inobservancia de una obligación constituye una violación. La consecuencia, ya lo dijimos es el deber de reparar. El alcance de esta se determina en gran medida dependiendo del tipo de responsabilidad a la que se aduzca.

Por lo general, se asocia la responsabilidad objetiva con las actividades ultrarriesgosas o, en sentido amplio, las actividades no prohibidas por el Derecho internacional.

El problema del fundamento y de las fuentes de la responsabilidad por parte del Estado, es uno de los mas complejos dentro de la Teoría General del Derecho Internaeional.

En la doctrina, se ha dado un desarrollo considerable sobre la responsabilidad clásica, pero por lo que respecta a la responsabilidad por riesgo, este fenómeno es reciente.

Algunos autores sostienen la teoría de la culpa como fundamento de la responsabilidad internacional, pero desvinculan el elemento psicológico y subjetivo transportándolo como una falta debida de diligencia, de cuidado o de una actitud negligente.

La teoría de la responsabilidad objetiva, se basa en el riesgo, y cuando este se verifica y se causa un daño, se finca responsabilidad. Este tipo de responsabilidad no es absoluto, ya que se contemplan excluyentes de responsabilidad.

Aquí la responsabilidad tiene un carácter puramente objetivo. Se basa en la idea de una garantía.

En este sistema, la responsabilidad sólo se funda en la relación de causalidad existente entre la actividad del Estado y el hecho contrario al Derecho Internacional. Está basada en la analogía hecha del acto *ultravires*.

Me parece que este tipo de responsabilidad es el más práctico y realista. Su aplicación es más adecuada para el caso de la transporte marítimo de hidrocarburos y sustancias peligrosas.

La doctrina especializada hace una distinción entre responsabilidad absoluta, aún cuando ambos conceptos refieren a la responsabilidad objetiva. La primera admite causas excluyentes de responsabilidad, como puede ser el caso fortuito o la fuerza mayor. La responsabilidad absoluta no debe confundirse, esta deriva del derecho anglosajón.

Existen dos maneras de responsabilidad por causa, la responsabilidad objetiva en derecho consuetudinario y la responsabilidad por consecuencias perjudiciales.

En el caso de la responsabilidad por riesgo creado, el elemento importante es la noción de riesgo.

En el Derecho Internacional, la teoría del riesgo no se aplica como un principio general de responsabilidad, sino en aquellos casos en que han sido previa y claramente definidos por las convenciones internacionales.

Esto se puede ver claramente, una convención muy importante en la materia de derecho del mar, es la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, que contiene preceptos que reflejan la voluntad de los Estados, al aplicarse, se derivan principios, lo cual va dando lugar a la costumbre internacional.

En la actualidad, en la jurisprudencia internacional se subordina a la exigencia de la responsabilidad a dos condiciones: la imputabilidad y la ilicitud.

Sin embargo, en el caso de la responsabilidad objetiva algunos sostienen que este requisito se cumple cuando se rompe con el principio de la cooperación internacional, con la máxima *sic utere tuo ut alienum non laedas* o con el principio 21 de la Declaración de Estocolmo o su homólogo en la Declaración de Río de Janeiro.

Las nuevas corrientes no sólo no reparan en la culpa, es más, ignoran la ilicitud.

Pero recalquemos que fué la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas la que en 1973, enfatizó la diferencia entre responsabilidad por actos ilícitos y responsabilidad por consecuencias perjudiciales derivadas de actos no prohibidos por el Derecho Internacional.

La Comisión clasificó como normas secundarias a las normas que tratan la responsabilidad por actos ilícitos; y, denominó como normas primarias a las que se refieren a las consecuencias por actos no prohibidos por el Derecho Internacional, aun cuando el resultado de estas trae como consecuencia la responsabilidad, llevando de esta manera al tipo de normas que aplican sanciones, es decir las secundarias.

Los Estados tienen el derecho soberano de aprovechar sus propios recursos según sus propias políticas ambientales y de desarrollo así como la responsabilidad de velar por que las actividades realizadas dentro de su jurisdicción o bajo su control no causen daños al medio ambiente de otros Estados o de zonas que estén fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

Aunque estos principios no establecen una prohibición absoluta de contaminación transfronteriza, si encuadran una prohibición de daño significativo.

Señalaremos que en principio, los tribunales juzgarán de acuerdo a la institución de la responsabilidad objetiva. Deberán así mismo tomar en cuenta los principios de buena vecindad, *sic utere tuo ut alienum non laedas* y el de *ubi emolumentum ibi omis*.

La costumbre internacional concerniente a la responsabilidad del Estado y el deber de compensar a otro Estado o a sus nacionales por un daño al ecosistema se encuentra en un estadio primitivo de evolución.

Aún en los casos de derrames internacionales, donde la relación causa-efecto se encuentra claramente determinada, no es del todo claro que el país causante del derrame sea responsable de resarcir los daños de acuerdo al Derecho Internacional.

El Derecho Internacional se decide en gran parte a los casos que se dan entre Estados. Es a partir de ellos que se infirieren principios. En parte depende de la argumentación presentada para un litigio o arbitraje exitoso. En ocasiones, un mismo argumento será esgrimido por ambas partes, por lo que es menos fácil inducir que postura se ha tomado.

Tomemos como uno de los casos interacionales mas importantes en cuestión de contaminación. El "Arbitraje del Trial Smelter". Este precedente es muy importante porque aquí ni en la resolución, ni en las pruebas, se detienen a analizar la cuestión de la culpa y se finca responsable a la Fundación del Trial por la contaminación del aire que le causa al Estado Norteamericano.

La jurisprudencia internacional clásica tiene otro importante caso denominado el "Caso del Estrecho de Corfú". Aquí la corte determinó como

principio general de derecho que todo daño debe ser reparado. Aún cuando por el matiz que se le da a este precedente, para algunos es el de la responsabilidad subjetiva.

En el Caso del Lago Lannoux aquí la doctrina no se ha inclinado por alguno de los dos tipos de responsabilidad.

En la sentencia del Gut Dam, la Corte determinó en base a una responsabilidad objetiva.

Con la aparición de actividades que creaban el riesgo de producir daños transfronterizos, se firmaron convenciones internacionales que imponían formas de responsabilidad causal respecto a aquellos daños. Como, presumiblemente no habían normas de Derecho Internacional General ni Convención que la codificara o intentara desarrollarla progresivamente, en el año de 1973, la Comisión de Derecho Internacional decidió analizar el tema de la responsabilidad por riesgo separadamente del tema de la responsabilidad en general, es decir de la responsabilidad por actos ilícitos.

Más tarde, se le atribuyó al tema el título de "Responsabilidad Internacional por las consecuencias perjudiciales de los actos no prohibidos por el Derecho Internacional". Habrá que notar que no se menciona específicamente el tipo de responsabilidad que habrá de ser analizado.

Siendo reconocido el concepto de riesgo creado en Derecho Interno como en el campo internacional con sus debidas salvedades, podemos decirlo siguiente. Este tipo de responsabilidad se utiliza en relación con aquellas actividades que presentan un riesgo superior al normal de poder causar daños a terceros, pero son permitidas porque su utilidad social excede ampliamente los riesgos de que el daño se verifique y en ocasiones los perjuicios que causan. Es importante señalar que estos daños deben ser indemnizados independientemente del dolo, la culpa y cualquiera que sea el grado de diligencia empleado para evitar el acontecimiento que le dio lugar.

En derecho civil se le denomina responsabilidad civil extracontractual. Aquí nos encontramos ante una responsabilidad sin hecho ilícito. Puede darse por el empleo de mecanismos peligrosos. También se encuadran por lo general los daños transfronterizos. Esto puede ejemplificarse con la explosión de una planta nuclear, o por la suma de efectos de ciertas actividades.

Habrá que recordar que la máxima "*sic utere tuo ut alienum non laedas*", es un principio de derecho internacional que significa que puede hacerse uso de un derecho siempre y cuando no se dañe con ello a terceros.

Difícilmente encontraremos otro tema tan controvertido como el de la responsabilidad internacional por consecuencias perjudiciales por actos no prohibidos por el Derecho Internacional.

Ya hemos dicho que el fundamento en este tipo de responsabilidad es la simple existencia del daño. Habrán de tomarse en cuenta excluyentes de responsabilidad internacional, para no caer en la responsabilidad absoluta. La comunidad internacional aún no está preparada para este tipo de responsabilidad.

Deben tomarse en cuenta los deberes reparación del daño o pérdida y cooperación. El deber de prevención tendrá que vigilarse en el caso de existir un riesgo. Y el deber de cooperar, aunque la idea de cooperación obligatoria tal vez suene novedosa.

Cuando la Comisión de Derecho Internacional determinó que era necesaria la formulación y sistematización de un nuevo tema en el Derecho Internacional, al no encontrar norma consuetudinaria, primero se mostraron renuentes a contemplar la responsabilidad causal. Pero luego vieron que era lo mas adecuado para no tener que calificar de ilícitas ciertas conductas. Esto por lo delicado en el caso de los Estados.

Con la responsabilidad causal si se cumple con el obheto de restablecer un equilibrio de intereses. Además, se adecua a los objetivos de prevención y reparación que se establecen en la responsabilidad jurídica en sentido amplio.

Sin embargo, el régimen de responsabilidad por actividades no prohibidas por el Derecho Internacional, deberá utilizarse de manera auxiliar y subsidiaria.

La historia de estas últimas décadas registra accidentes graves de origen técnico, que por otra parte han llevado al desarrollo de la técnica jurídica.

En este trabajo se analizan los casos del buque tanque petrolero Amoco Cádiz y del pozo de exploración Ixtoc-I. Ambos cuentan con problemas jurídicos interesantes.

En el caso del Amoco Cádiz, se derramaron entre 230.000 y 260.000 toneladas de petróleo crudo que se regaron a lo largo de 360 kilómetros de costas bretonas. En este caso se acudió a un juicio y el litigio duró cerca de catorce años.

El buque petrolero había sido construido en "Astilleros", compañía española, había sido lanzado al agua en 1974 y su registro era liberiano, siendo propiedad de "Amoco Transport Company", a su vez filial del grupo petroquímico "Standard Oil Company", sociedad norteamericana.

Otra filial de la "Amoco International Oil Company", también norteamericana, había sido la encargada de ordenar y recibir el buque tanque "Amoco Cádiz".

El buque fué asegurado en Gran Bretaña, el capitán al momento del siniestro era italiano y el grupo "Shell" era el dueño de la carga.

La determinación de la ley aplicable era difícil, pero, los dueños del barco eligieron ser juzgados en E.U.A. y no en Francia.. Tal vez para eludir la aplicación de normas tales como la Convención de Bruselas de 1969, conocida como "CLC" y a la cual volveré mas adelante. La Convención establece una responsabilidad objetiva y un límite a la responsabilidad.

El caso sería juzgado conforme al derecho francés y seguir las normas de proceso norteamericano. Mas tarde la corte norteamericana, con la explicación de que el derecho francés y el norteamericano eran iguales, aplicaría también derecho norteamericano para el fondo del asunto.

En este caso las cuestiones jurídicas eran novedosas: la determinación de la ley aplicable, la identificación del autor de la contaminación, la clasificación de las víctimas, la evaluación de los daños así como sus métodos, la definición de "daño ecológico" así como su duración, los problemas ligados a la cobertura financiera del daño, etcétera.

Las respuestas aportadas a todas estas cuestiones tendrán efecto en la jurisprudencia internacional, por ser uno de los mas grandes casos de contaminación que haya sido juzgado por los tribunales.

De entrada se puede subrayar que algunas decisiones sentarán precedente. Por ejemplo, el que se haya tomado en cuenta la responsabilidad por el daño cusado por la sociedad matriz a pesar de la integración con las sociedades filiales.

Lamentablemente los tribunales nortamericanos no tomaron en cuenta la noción del daño ambiental.

Las compañías petroleras querían que se les aplicase la responsabilidad subjetiva, para alegar la cuestión de la falta.

Las demandas resultantes del hundimiento del buque pueden ser divididas en dos campos: la de aquellos que sufrieron un daño por el derrame y la de los que fueron supuestos como responsables del agravio.

Mi análisis en este trabajo de investigación se centra en tres puntos:

- 1) el marco general del caso con sus consecuencias financieras
- 2) el trabajo jurídico, los fallos de la corte, las resoluciones jurídicas de la decisión del 24 de enero de 1992 por la Corte de Apelación del Séptimo

Circuito de los E.U.A. y las diferencias con la decisión del 11 de enero de 1988 por el juzgado de distrito
3) por último, la inferencia de las perspectivas del derecho en el campo de la contaminación.

La Corte decidió el caso bajo Derecho Interno estadounidense y analizó comparativamente el "CLC". A final de términos, las leyes federales norteamericanas resultaron mas duras que las normas internacionales. Establecieron montos por la responsabilidad, prescribían la responsabilidad objetiva o estricta y su objeto era la protección de los ecosistemas.

Por otro lado, las cortes no pueden manipular el "CLC" tan facilmente como lo hacen con el Derecho Interno. El objetivo del "CLC" es promover la cooperación internacional en caso de un daño por derrame de hidrocarburos. Cuando los juzgados aplican el Derecho Interno a guisa de interpretar la Convención, pasan por alto esta meta, como lo hizo el Juzgado de Distrito.

Durante el proceso, el demandado acudió al "CLC" como derecho de fondo aplicable, tal vez por seguridad jurídica.

Se debe hacer constancia de la existencia de decisiones recientes que permiten y facilitan la reflexión. En varios casos europeos existe la alternativa de asignar la responsabilidad civil ya en donde se ha sufrido el daño ya donde ha sido causado.

En todo caso, es importante notar la especificidad de este derecho en relación a otras materias que rigen el derecho del medio ambiente.

Un mérito del caso "Amoco Cádiz", es haber puesto con precisión en Derecho Internacional, no solamente el problema de la definición de daño por contaminación, sino también su ejecución.

Para los franceses el veredicto financiero fué insuficiente, mas hay que reconocer su valía jurídica.

Eso si, hay que notar lo insuficiente de los hechos instituidos por la Convención de 1969 y sus protocolos. En 1978, basándose en el sistema de 1969, se esperaba obtener una indemnización de 77 millones de francos correspondientes al monto máximo de los fondos de limitación constituidos.

El total de los daños exigidos por los demandantes fué fijado en base a estudios realizados entre 1985 y 1986. El reclamo por parte de las comunas y organizaciones profesionales, se cuantificó en 650 millones de francos y el del Estado en 438 millones de francos. Una evaluación muestra la diferencia considerable entre el monto de la destrucción real y la posibilidad limitada e incluso absurda ofrecida por el Derecho Internacional. Fué por ello que se han firmado los protocolos.

El derecho positivo hace pesar como se sabe, la responsabilidad del hecho de la contaminación marítima sobre el propietario del navío bajo el "CLC" de 1969 y el de la mercanca, bajo la Convención de 1971, llevándolo a la creación de un "Fondo de Indemnización".

El pozo Ixtoc-I empezó a perforarse el 1o de diciembre de 1978, en el suroeste del Golfo de México, en la Sonda de Campeche, a 94 kilómetros al noroeste de la Ciudad del Carmen, Campeche. El 1o de junio de 1979, cuando se estaba perforando a 3,627 metros de profundidad, tuvo lugar el accidente; el flujo de aceite y gas a presión, mas el derrame de petróleo crudo durante un lapso de alrededor de diez meses y una pérdida de 300,000 toneladas de petróleo, dañaron seriamente el ecosistema. Es decir, 37,000 toneladas mas que en el caso del "Amoco Cádiz".

En el caso del Ixtoc-I, la situación jurídica no es tan sencilla, se encontraban implicadas cuatro sociedades: Petróleos Mexicanos (PEMEX), organismo público descentralizado del gobierno mexicano; Perforaciones Marinas del Golfo, S.A. (PERMARGO), sociedad mexicana que fue contratada por PEMEX, para operar en la explotación de pozos de la zona de la plataforma continental de México; SEDCO, sociedad norteamericana con sede en el Estado de Texas, quien proveía de equipo para la perforación del pozo y que fue contratada por PERMARGO y la Southeastern Drilling Inc. (SDI), de nacionalidad norteamericana, contratada también por PERMARGO para operar la plataforma SEDCO.

Los problemas que analicé según el Derecho Internacional, fueron:

- 1) El grado en que las reglas existentes rigen esta nueva situación,
- 2) El punto de ausencia de medios judiciales que regulen y limiten un accidente de operaciones fuera de la costa en un derrame que afecta aguas internacionales y la costa de dos naciones.

Se presentaron tres demandas colectivas por diversas personas como: pescadores estadounidenses, hombres de negocios con intereses en la industria turística, propietarios de bienes inmuebles en la zona y por subdivisiones políticas de algunos condados del Estado de Texas en los Estados Unidos de Norteamérica, cuyos intereses fueron afectados directa o indirectamente. Tales demandas fueron interpuestas en la Corte de Distrito Sur de Texas, división Houston, en contra de: Petróleos Mexicanos, en su carácter de responsable directo por el accidente; SEDCO Inc., como la empresa que proporcionó el equipo para la perforación y Perforaciones Marinas del Golfo (PERMARGO), quien por contrato con PEMEX, llevaba a cabo los trabajos de perforación del pozo.

En abril de 1980, SEDCO presentó una demanda como tercero perjudicado pidiendo indemnización a PEMEX. Los abogados argumentaban que el equipo de perforación había fallado por actuación negligente por parte de PEMEX.

En parte, los reclamos por responsabilidad estaban basados en parte en actividades ultrarriesgosas, por ende, en la responsabilidad estricta.

Uno de los problemas jurisdiccionales relevantes en este caso es: la inmunidad de jurisdicción, ¿hay acaso jurisdicción bajo el Derecho Anglosajón Federal sobre la contaminación internacional? PEMEX utilizaría este argumento para liberarse de la responsabilidad.

En cuanto a PERMARGO, esta sí estaría sujeta a la jurisdicción de la Corte.

Otro punto jurisdiccional importante era el cuestionar si SEDCO tenía derecho a invocar el derecho marítimo en la Corte para obtener exoneración o al menos limitación de la responsabilidad.

En el caso de SEDCO se cuestionó el permitir que esta pasara de este punto jurisdiccional para ver si había o no falta y de si esta fué dentro de una circunstancia de vínculo de conocimiento.

Por lo que concierna a la jurisdicción personal sobre PERMARGO, se consideró que este estaba realizando negocio respecto a Texas y su legislación.

Se consideró que el agravio por contaminación no fué un acto positivo suficiente para satisfacer las medidas del debido proceso.

Ahora bien, el caso de la jurisdicción sobre PEMEX y la soberanía nacional es un punto claramente discutido por PEMEX. Por ello, fue que disputó el nivel de interpretación del estatuto. El plan de exploración en busca de petróleo y gas en la bahía de Campeche fue lucida como parte de un plan integral de planeación económica gubernamental. Los pozos no fueron perforados para producción comercial, sino como exploración para obtener información sobre la extensión de las reservas.

PEMEX alegó que el contrato de explotación comercial fue entre PERMARGO y SEDCO y no entre PEMEX y SEDCO.

En noviembre de 1979, PEMEX pidió que se deshecharan las demandas en su contra, fundándose en la Ley de Inmunidad Soberana de los Estados Unidos de Norteamérica. Esta ley especifica cuales son los casos en los cuales un país puede ser demandado ante los tribunales norteamericanos.

En esta ley, existe una sección relacionada con los problemas de contaminación producidos más allá de los límites jurisdiccionales de los

Estados Unidos, aún cuando el daño causado se origine fuera de su propio territorio, si el acto en cuestión está en conexión con una actividad comercial que llega a causar un efecto directo dentro del territorio norteamericano.

De tal modo que en las secciones 1610 y 1611, se prevén situaciones específicas, en las cuales una entidad soberana queda desprovista de que se le otorgue inmunidad de ejecución. En esta ley se distingue entre actos gubernamentales públicos o soberanos, y actos de gobierno de naturaleza privada o comercial.

El principio que la Corte Norteamericana debía contemplar es el de *Par in Parem no habet Imperium*. Y como se consideraría la actividad de PEMEX es una acto *iuri imperii*.

PEMEX se basó en la sección 1602 que habla de la inmunidad de soberanía por parte de los Estados extranjeros, frente a las cortes norteamericanas. En respuesta a lo anterior, los demandantes trataron de hacer valer dos de las cinco excepciones previstas en la misma ley, para efecto de negar la inmunidad de jurisdicción. Estas fueron las excepciones de: actividad comercial e ilícito no comercial. Mismas que no pudo probar y que PEMEX comprobó que no le eran aplicables.

En lo tocante al recurso interpuesto por PERMARGO, la sociedad mexicana contratada por PEMEX, para que se declarase sin lugar las acciones tanto directas como en tercería en contra de ella, invocando falta de jurisdicción *in personam* del tribunal, de acuerdo al derecho de Texas se comete un ilícito por parte de una corporación que realiza negocios cuyos resultados se dan en parte o totalmente dentro del Estado de Texas.

El recurso interpuesto por PERMARGO, fue deshechado por lo que esta sociedad si tuvo que pagar por el daño causado, por haber estado envuelto, en una actividad de tipo ultrarriesgosa.

SEDCO, la sociedad norteamericana con sede en Texas y contratada por PERMARGO, por su calidad de tercero la Corte determinó que era necesario y legítimo ejercer jurisdicción subsidiaria como "tercero" demandado; lo que se buscaba, era en parte, la indemnización y contribución de PERMARGO, por todas o por parte de las demandas interpuestas contra aquélla. SEDCO inició una petición para limitación de la responsabilidad. El juez O' Connor Jr. en la sentencia del 30 de marzo de 1982, determinó que para los fines de la *Limitation of Liability Act*, la planta semisumergible de excavación (SEDCO-135) es un buque, "vessel", por lo tanto, es esta la ley aplicable al caso del Ixtoc-I.

Pero no se pudo usar la ley de derecho interno sobre la limitación de la responsabilidad porque no se equiparó a la plataforma con un buque tanque. Acotando, recordemos que entonces tampoco se podría aplicar el "CLC", ni la "Convención del Fondo".

Esta interpretación me parece cuestionable, pues el objetivo primario de la ley doméstica de los E.U.A. de limitación, como lo dijimos al analizar el caso del "Amoco Cádiz", era el de proteger las compañías navieras del siglo pasado de la competencia con las extranjeras. De cualquier modo, esa fue la ley que se escogió para juzgar esta laguna de la ley, y bajo la cual México ganó el caso.

En mi opinión hubiese sido mas adecuado que asuntos álgidos como esta se lleven a cabo con un arbitraje o negociaciones.

El reto es que se afiancen productivamente las capacidades de prevenir, mitigar y compensar el daño ambiental como resultado de la contaminación. Vigilando el respeto a los principios generales del derecho, es decir la soberanía.

Cuando sucedió el accidente Ixtoc-I, aún no estaba en vigor la ley interna de los E.U.A., "Oil Pollution Liability ans Compensation Act". De haber sido así, las personas que sufrieron daños a lo largo de la costa texana, hubiesen tenido un mecanismo para obtener un pago por daños probados. Todo lo anterior sin tener la carga de la prueba de la falta de diligencia por alegado contaminador, lo que resulta difícil de probar.

La responsabilidad civil ilimitada es el tipo de inseguridad jurídica que las compañías de petróleo, entre otros, observan como la amenaza mas grave a la viabilidad de sus operaciones.

Tras 15 años, han surgido algunas obligaciones novedosas como las que tienden a incitar la gestión del riesgo.

La cooperación internacional es esencial para prevenir la repetición de desastres similares o aún peores en los océanos. Por ello, es que es loable la adopción de acuerdos bilaterales, regionales y globales.

El derecho de la responsabilidad, sobre todo en cuestiones ambientales es de gran embergaduta y como en el caso Amoco Cádiz, puede hablarse de un truífno en el desarrollo de esta técnica jurídica.

En el estado actual del derecho, lo que se entiende por reparación, daños a personas y a bienes, costo de intervención de poderes públicos, esto no cubre mas que una fracción del daño real. La multiplicación de soluciones convencionales atestiguan la insuficiencia del Derecho Internacional. Y el derecho convencional alcanza rapidamente sus límites.. Se requiere de la

voluntad de los Estados de ratificar las convenciones para que sean normas mas precisas y claras a a las cuales las partes puedan acogerse. Es cierto, el Derecho Internacional se contenta con normas generales y vagas pero deben ser aceptadas y cumplidas por la comunidad internacional para que sea posible su evolución y eficacia.

De otra manera, sucederá como en los dos casos planteados, en los que un Estado poderoso, o en su caso, enormes imperios transnacionales eluden y/o incluso evaden las normas internacionales vigentes. En el caso Amoco, aunque los E.U.A. no sean signatarios del CLC, si lo eran los Estados involucrados, por lo que debió haberse aplicado la *lex loci comisi delicti*.

Problemas como el imponer la ley doméstica interfiere en la homogeneización y negociación del Derecho Internacional.

En el caso del Ixtoc-I, no era aplicable el CLC, mas si la CONVEMAR, que establece el deber de no contaminar y podríamos asegurar que la responsabilidad objetiva.

Sin embargo, en el caso de la responsabilidad sin hecho ilícito, toca al Estado responsable aportar las pruebas de carácter excluyente de la responsabilidad. Ello, para el caso en que sea pertinente. Como sucedería con el derecho civil ante los tribunales internos.

Ya hemos dicho que el Derecho Internacional del Medio Ambiente es la parte del Derecho Internacional que recientemente ha atravesado por cambios rápidos y sustanciales. El alcance de la regulación de protección al medio ambiente del Derecho Marítimo es el resultado del comercio internacional. A principios de siglo, los Estados crearon normas jurídicas internacs para evitar las descargas de hidrocarburos en aguas territoriales. Sin embargo, no fué sino hasta finalizar la segunda guerra mundial, que las naciones conocen la dimensión global de la problemática del transporte marítimo y de la contaminación marítima por lo que se hizo necesaria la creación de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La labor de este organismo de las Naciones Unidas es importante en la conciliación de intereses. Como ya puntualizamos, el Derecho Internacional consuetudinario del medio ambiente ha dado como resultado dos obligaciones: la de no contaminar y la de cooperar.

En la actualidad, la compensación por tales daños esta asegurado en tres diferentes niveles. Primero, el dueño del barco y su aseguradora tienen que proveer compensación. En caso de que no se alcance el pago por el total, el "Fondo de Compensación" lo proveerá. El último recurso lo constituyen los esquemas voluntarios de la industria.

Pero ahora veremos que el mejor medio que encontramos para la homogeneización y desarrollo del Derecho Internacional del medio ambiente, sobre todo en los casos de: la responsabilidad estricta, y la exigencia del cumplimiento de principios generales del derecho, son por excelencia, los instrumentos jurídicos conocidos como las convenciones.

En este trabajo he sintetizado lo relativo al tema de la responsabilidad de las siguientes convenciones, todas ellas en vigor excepto los acuerdos que pasaron a la historia el año pasado.

Convenio Internacional para la Prevención de Contaminación del Mar por Hidrocarburos de 1954 (OILPOL)

Acuerdo Voluntario de Responsabilidad por Daños Causados por Contaminación de Petróleo (TOVALOP)

Contrato Concerniente a un Suplemento Interino de Responsabilidad de Tanques (CRISTAL)

Conferencia de Bruselas de 1969

Convenio de Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación por Derrame de Hidrocarburos (CLC)

CLC/69

CLC/PROT/76

CLC/PROT/84

CLC/PROT/92

Convenio que Establece la Creación de un Fondo de Compensación ("Fondo")

FONDO/71

FONDO/PROT/76

FONDO/PROT/84

FONDO/PROT/92

Convenio Internacional sobre Intervención en Altamar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos (INTERVENTION/69)

PROT/INTERVENCION/73

Conferencia Internacional sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas y Limitación de la Responsabilidad, 1996 (SNP)

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (III Convemar).

Aún mas, la Convención sobre Limitación de Responsabilidad de 1957 firmada por varias de las partes, proveía sólo una compensación mínima para los demandantes. Habiendo sido creada para ajustar cuentas entre el transportista y el dueño de la carga, esta Convención no establecía compensación alguna para terceros. Es decir no había sido creada para las cuestiones de contaminación.

El accidente del buquetanque Torrey Canyon dió lugar a la Conferencia de Bruselas.

Porque, como ya lo hemos dicho, fue gracias a episodios trágicos tales como el caso "Torrey Canyon" o el accidente de Chernobyl, el que se hiciera

presión política a los Estados para que aceleraran el proceso de adoptar nuevos regímenes legales para otorgar una compensación o para mejorar los tratados sobre responsabilidad civil ya existentes. De hecho, para lograrlo, los principios generales de Derecho Interno no son siempre los apropiados para el propósito de proteger adecuadamente a las víctimas por contaminación, *interalia*, porque requieren de la prueba de la falta en la mayoría de los casos y porque los daños por contaminación pueden exceder los recursos financieros del operador del buque.

En la Conferencia de Bruselas se suscitaron tres puntos fundamentales en controversia:

- 1) ¿Quién debe ser responsable por la contaminación por hidrocarburos, ¿los propietarios del barco, los de la carga que causaron el daño, ambos?
- 2) ¿Se debe establecer responsabilidad basada en la culpa, estricta o absoluta?
- 3) ¿Debe de haber tope en el monto de la responsabilidad?, en caso de ser afirmativo, ¿Cuál debe ser ese límite?

Todo ello se responde en el CLC.

A todo esto, las Convenciones conocidas como CLC y del "Fondo", establecen la responsabilidad estricta.

Para ser miembro del "Fondo", se requiere serlo del CLC. EL "Fondo", amplía el límite de la responsabilidad. Ambas han ido incrementando el monto de los límites de compensación en sus protocolos.

El CLC entró en vigor en 1975 y el "Fondo", en 1979.

México aprobó estos Convenios a finales de 1993.

La Convención CLC se aplica a daños por contaminación de petróleo que se ha derramado o ha sido descargado de los barcos en el territorio, incluyendo el mar territorial del Estado contratante y a las medidas preventivas. Un principio básico de la Convención es que el dueño del barco deberá hacerse responsable por el daño por contaminación, ello de acuerdo al sistema que elimina el principio de la culpa, por ejemplo por el camino de la responsabilidad estricta.

Es cierto que la responsabilidad del dueño del barco, se excluye excepcionalmente en casos tales como actos de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable o irresistible; mas allá, no se aplicará responsabilidad por daños por contaminación, en el caso que se pruebe que el daño fué causado intencionalmente por un tercero o que fué causado por un acto ilegal de un gobierno o de otra autoridad responsable por el mantenimiento de faros o de ayuda para navegación.

Este es el mas claro ejemplo de probanza respecto a la consideración de que la responsabilidad estricta es la que se aplica en las cuestiones de conservación y contaminación ambiental en el derecho internacional.

El dueño del barco está titulado a limitar su responsabilidad de manera proporcional con el tonelaje del barco y se le impone seguro obligarorio al barco que cargue mas de 2,000 toneladas de petróleo neto respecto al limite de su responsabilidad bajo esta Convención.

La Convención del "Fondo" complementa, principalmente en dos aspectos al CLC : aumenta el límite de compensación a 900 millones de francos y victimas a las que se les ha negado recurso bajo el CLC. Si un demandante puede probar que fué dañado por contaminación de un buque pero no puede identificar el barco, puede obtener compensación. El "Fondo" también paga reclamos cuando la contaminación es el resultado de un fenómeno natural, es decir, un hecho de fuerza mayor o de un acto de un tercero, o por causa de un gobierno culpable en el mantenimiento de ayuda marítima. Se incluye como agravios no compensables aquellos causados por un acto de guerra o los que resulten por negligencia o actos intencionales o por omisión del reclamante. Si el Estado dañado no es miembro del CLC, o si el demandante no puede probar que el daño resultó de un incidente que involucra a un barco, el "Fondo" no opera.

El "Fondo" compensa a cualquier parte que se le cause daños por contaminación de petróleo que excedan los montos compensables por el CLC. También indemniza a los propietarios de los barcos en cierta parte de los gastos que establece el CLC. Ninguna indemnización es pagada si el dueño del barco es culpable de una mala administración intencional.

Después de la catástrofe, la OCMÍ redactó la Convención de Intervención. La convención le autoriza a una nación costera el tomar medidas de prevención en caso de un accidente marítimo en altamar que cree un peligro de contaminación marina. Este Convenio está integrado por dos capítulos de conciliación y uno de arbitraje.

El objeto de este Convenio, es contar con las medidas necesarias para hacer frente a los casos de emergencia derivados de accidentes marítimos en los cuales una contaminación por hidrocarburos atente o parezca atacar los intereses de los Estados partes del Convenio.

La Conferencia SNP, se realizó para enmendar el Convenio sbre Limitación de Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976, y además se impone la responsabilidad objetiva.

En el capítulo respecto a la responsabilidad del propietario se establece que este será responsable de los daños ocasionados por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas durante el transporte marítimo de estas a bordo del buque. A excepción de que si un suceso se constituye de una serie de acaecimientos con el mismo origen, se hará responsable al que fuese propietario del buque en el momento de producirse el primero de esos acaecimientos.

Ya he dicho que estos convenios pueden tener deficiencias, las mas alegadas refieren a los montos de la limitación en el caso del CLC y el "Fondo". Por lo que respecta al SNP, no se cuenta con un listado de sustancias. De cualquier modo, el hecho de que se logre que convenciones como estas entren en vigor es muy importante jurídica y socialmente hablando.

Ahora bien la Convemar finalmente está en vigor, en ella se toman en cuenta parámetros homogeneizadores respecto a la cuestión ambiental. Será interesante escuchar a las cortes y tribunales cuando se invoque a esta convención, en la que nuestro país así como otros costeros en vías de desarrollo tenían gran interés.

El Artículo 211, habla de contaminación causada por buques. Para fines de esta Convención se considera vertimiento: tanto a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar como al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas, u otras construcciones en el mar. Pero no se comprende la evacuación de desechos u otras materias resultante, directa o indirectamente de las operaciones normales de buques.

El artículo 194, establece las medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación marina, donde se escribe un listado no exhaustivo de los tipos de contaminación, donde se incluyen los vertimientos de buques.

En la Convención se establece también un deber de no transferir daños o peligros ni transformar un tipo de contaminación en otro. Se prevé también la utilización de tecnologías o introducción de especies extrañas o nuevas, ya que como sabemos, con esta práctica, se alteran los ecosistemas.

La Convención recogió principios y costumbres del Derecho Internacional Marítimo, así por ejemplo, tenemos el deber de "Cooperación mundial y regional". Y como derecho establecido por casos anteriores esta el deber de "Notificación de daños inminentes o reales".

En la Convemar, se destinó una sección para la vigilancia del cumplimiento y mejoramiento de las leyes que tengan como fin la prevención, reducción y control de la contaminación.

A su vez, la sección 8 cubre una importante problemática, a guisa de ejemplo recordemos el caso del "Exxon Valdez", donde el buque "Exxon" chocó con unos bajos en la Bahía de Baldez, Alaska. Así pues, los Estados ribereños tienen derecho a emitir leyes y hacerlas cumplir, siempre y cuando no sean discriminatorias, con el fin de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en la zona cubierta de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva, donde la especial severidad de las condiciones climáticas y la presencia del hielo crean obstrucciones y riesgos para la navegación durante la mayor parte del año.

La sección 9 es especialmente importante para este trabajo, ya que trata el tema de la Responsabilidad, siendo diferente de la sección 5, que trata de la Responsabilidad en la Investigación científica marina. La necesidad de compensación efectiva esta enfatizada en las reglas establecidas en la III Convemar de 1982.

La noción de inmunidad soberana que viene a colación tras esta acotación, se plasma en la sección 10. Además, no se omite el derecho soberano de los Estados de explotar sus recursos naturales. Para finalizar con esta parte, la sección 11 trata de las obligaciones contraídas en virtud de otras convenciones sobre protección y preservación del medio marino, cuestión muy importante dada la evolución vertiginosa del derecho en este campo, tanto a nivel bilateral, regional y multinacional.

La responsabilidad ha evolucionado a ser estricta u objetiva. La introducción de normas nuevas y efectivas que provean a las víctimas por contaminación con compensación, se caracteriza, no solo de la prevención y su disminución como consecuencia lógica sino de treinta y cinco años de trabajo jurídico en especial de la Organización Marítima Internacional y otras más, en la creación de convenciones en los campos de derecho marítimo y nuclear.

Cuadro Sinóptico.

Convenio Nombre oficial en castellano	Fecha de Adopción	Tipo de Responsabilidad
Convenio Internacional para la Prevención de Contaminación del Mar por Hidrocarburos de 1954 (OILPOL)	1954	civil
Acuerdo Voluntario de Responsabilidad por Daños Causados por Contaminación de Petróleo (TOVALOP)	termina en 1997	civil
Contrato Concerniente a un Suplemento Interino de Responsabilidad de Tanques (CRISTAL)	termina en 1997	civil
Convenio de Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación por Derrame de Hidrocarburos (CLC)	29 de noviembre de 1969 México, D.O.F. 17 de enero de 1994.	civil, objetiva
Protocolos de 1976, 1984, 1992	Protocolos 19 de noviembre de 1976 25 de mayo de 1994 27 de noviembre de 1992.	
Convenio que Establece la Creación de un Fondo de Compensación (Fondo).	18 de diciembre de 1971. D.O.F. 17 de enero de 1994.	civil, objetiva
Protocolos de 1976, 1984, 1992		
Convenio Internacional sobre Intervención en Altamar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos. (INTERVENTION/ 69)	29 de noviembre de 1969, D.O.F. 10 de febrero de 1976. 2 de noviembre de 1973 D.O.F. 19 de mayo de 1990.	civil
Protocolo de 1973		
Convenio Internacional sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas de 1996	Se firmó el 3 de mayo de 1996.	civil
III Convemar	en adopción. 1982. en vigor. 1996.	civil, objetiva

Apéndice con Artículos.

Carta de las Naciones Unidas.

"Capítulo Primero: Propósitos y Principios

Artículo 1

Los Propósitos de las Naciones Unidas son:

1. Mantener la paz y la seguridad internacionales, y con tal fin: tomar medidas colectivas eficaces para prevenir y eliminar amenazas de la paz, y para suprimir actos de agresión u otros quebrantamientos de la paz; y lograr por medios pacíficos, y de conformidad con los principios de la justicia y del Derecho Internacional, el ajuste o arreglo de las controversias o situaciones internacionales susceptibles de conducir a quebrantamiento de la paz;
2. Fomentar entre las naciones relaciones de amistad basadas en el respeto al principio de la igualdad de derechos y al de la libre determinación de los pueblos, y tomar otras medidas adecuadas para fortalecer la paz universal;
3. Realizar la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales de carácter económico, social, cultural o humanitario, y en el desarrollo y estímulo del respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos, sin hacer distinciones por motivos de raza, sexo, idioma o religión,

y

4. Servir de centro que armonice los esfuerzos de las naciones por alcanzar estos propósitos comunes.

Artículo 2

Para la realización de los Propósitos consignados en el artículo 1, la Organización y sus Miembros procederán de acuerdo con los siguientes Principios;

1. La Organización está basada en el principio de igualdad soberana de todos sus Estados miembros;
2. Los Miembros de la Organización, a fin de asegurarse los derechos y beneficios inherentes a su condición de tales, cumplirán de buena fe las obligaciones contraídas por ellos de conformidad con esta Carta;
3. Los Miembros de la Organización arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos de manera que no se pongan en peligro ni la paz y la seguridad internacionales ni la justicia;
4. Los Miembros de la Organización en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad

territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas;

5. Los Miembros de la Organización prestarán a ésta toda clase de ayuda en cualquier acción que ejerza de conformidad con esta Carta, y se abstendrán de dar ayuda a Estado alguno contra el cual la Organización estuviere ejerciendo acción preventiva o coercitiva;

6. La Organización hará que los Estados que no son Miembros de las Naciones Unidas se conduzcan de acuerdo con estos Principios en la medida que sea necesaria para mantener la paz y la seguridad internacional,

7. Ninguna disposición de esta Carta autorizará a las Naciones Unidas a intervenir en los asuntos que son esencialmente de la jurisdicción interna de los Estados, ni obligará a los Miembros a someter dichos asuntos a procedimientos de arreglo conforme a la presente Carta, pero este principio no se opone a la aplicación de las medidas coercitivas prescritas en el Capítulo VII."

Estatuto de la Corte Internacional de Justicia.

Artículo 38.-

"1. La Corte, cuya función es decidir conforme al Derecho Internacional las controversias que le sean sometidas, deberá aplicar:

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

"b) la costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho;

"c) los principios generales de derecho reconocidos por las naciones civilizadas,

y

"d) las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor importancia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la determinación de las reglas del derecho, sin perjuicio por lo dispuesto por el Artículo 59,

y

"2. La presente disposición no restringe la facultad de la Corte para decidir un litigio *exaequo et bono*, si las partes lo conviniere."

Art.- 59

"La decisión de la Corte no es obligatoria sino para las partes en litigio y respecto del caso que se ha decidido."

Plan Esquemático de Barboza.

Fotocopia de Barboza, Julio, Responsabilidad Internacional por Actos no Prohibidos, Revista de Abogados del Colegio de Buenos Aires, tomo 50, núm. 2, agosto de 1990.

Declaración de Estocolmo.

Principio 21.- (mismo texto que el principio 2 de la Declaración de Río).

Declaración de Río.

Principio 2.- De conformidad con la Carta de las Naciones Unidas y los Principios del derecho internacional, los Estados tienen el derecho soberano de aprovechar sus propios recursos según sus propias políticas ambientales y de desarrollo, y la responsabilidad de velar por que las actividades realizadas dentro de su jurisdicción o bajo su control no causen daño al medio ambiente de otros Estados o de zonas que estén fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 1982.

Responsabilidad

Artículo 22 del Anexo 3.- "Responsabilidad"

Artículo 235.-

1. Los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el Derecho Internacional.
2. Los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción.
3. A fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del Derecho Internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización.

Artículo 263.- Los Estados y las organizaciones internacionales competentes serán responsables, con arreglo al artículo 235, de los daños causados por

contaminación del medio marino resultante de la investigación científica marina, realizada por ellos o en su nombre.

Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CLC), del 29 de noviembre de 1969, y Protocolo Correspondiente, 973 U.N.D.S.3, reimpresso en *International Legal Materials* 9.45 (1970), aprobado por el Senado el 13 de diciembre de 1993, publicado D.O.F. 17 de enero de 1994, Decreto de Promulgación del Convenio y Protocolo de 1976, del 9 de agosto de 1994, D.O.F.

Protocolo que lo modifica 1976

Protocolo que lo modifica 1984

Protocolo que lo modifica 1992.

Convenio Internacional sobre la Constitución del Fondo Internacional de Compensación por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971, (Fondo) aprobado en Bruselas, el 18 de diciembre de 1971, aprobado por el Senado de la República el 13 de diciembre de 1993, según decreto publicado en el D.O.F., el 17 de enero de 1994, depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional el 13 de mayo de 1994, decreto de Promulgación del Convenio 9 de agosto de 1994, D.O.F.

Protocolo que lo Modifica 1976

Protocolo que lo Modifica 1984

Protocolo que lo Modifica 1992.

Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos.

Artículo 1.- "Las partes del presente Convenio podrán tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente contra su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación de las aguas de 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."⁴⁰⁹

Código Civil Vigente para el Distrito Federal y para la República en Materia Común.

Art. 1913.- "Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen o por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que

⁴⁰⁹ Diario Oficial de la Federación, martes 25 de mayo de 1976.

demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima."

Ley de Inmunidad Soberana de los Estados Unidos de Norteamérica.

"Foreign Sovereign Immunities Act", 1885.

"Sección 1602: Determinación y Declaración del Propósito. El Congreso encuentra que la determinación de las Cortes de los Estados Unidos, por cuanto a las reclamaciones que formulen los Estados Soberanos respecto de la Inmunidad contra la jurisdicción de dichas Cortes, servirá a los intereses de justicia y protegerá los derechos de los segundos, así como de los litigantes ante las Cortes de los Estados Unidos. Conforme a Derecho Internacional, los Estados no gozarán de inmunidad respecto de la jurisdicción de las Cortes extranjeras en lo referente a las actividades comerciales que les incumbe, siendo gravable su propiedades comercial para así satisfacer los requerimientos de las sentencias emitidas en su contra y en reclamación con sus actividades comerciales. Las reclamaciones de los Estados extranjeros respecto de la Inmunidad, serán decididos por las Cortes de Distrito de los Estados Unidos y de sus Entidades Federativas, de conformidad con los principios anteriormente establecidos en este Capítulo".

Se acompaña el texto del "plan esquemático" presentado por el primer Relator Especial como un anticipo sumario del desarrollo del proyecto.

Plan esquemático

SECCION I

1. Alcance

Actividades realizadas en el territorio o bajo el control de un Estado que causan o pueden causar una pérdida o un daño a personas o cosas que se encuentran en el territorio o bajo el control de otro Estado.

[NOTAS - (1) La cuestión de si esta disposición necesita ser completada o modificada se deja para más adelante, cuando las disposiciones esenciales se hayan redactado y estudiado en relación con cuestiones distintas de las concernientes a la pérdida o el daño causados por la utilización del medio físico.

(2) Compárese esta disposición, en especial, con la disposición enunciada en el artículo 1 de la sección 4.]

2. Definiciones

a) El sentido de las expresiones "Estado autor" y "Estado afectado" corresponde a tenor de la disposición que define el alcance del tema.

b) El término "actividad" comprende toda actividad humana.

[NOTA - ¿Debe el término "actividad" incluir también la falta de actividad para eliminar un peligro natural que cause o pueda causar una pérdida o un daño a otro Estado?]

(1) Reproducción en Amosco... 1981, vol. II (primera parte).

c) Se entiende por "pérdida o daño" cualquier pérdida o daño causados a los bienes de un Estado o a cualquier persona o cosa que se encuentre en el territorio o bajo el control de un Estado.

d) Los términos "territorio o control" comprenden, en relación con los lugares no situados en el territorio del Estado autor,

i) cualquier actividad que tiene lugar bajo el control material de ese Estado; y

ii) cualquier actividad realizada en buques o aeronaves del Estado autor o por nacionales del Estado autor, y no en el territorio ni bajo el control de cualquier otro Estado, salvo a causa de la presencia en ese territorio de un buque en ejercicio del derecho de paso inocente o de una aeronave en sobrevuelo autorizado.

3. Reserva

Las disposiciones de estos artículos no afectarán a ningún derecho ni a ninguna obligación que puedan surgir independientemente de estos artículos

SECCION 2

1. El Estado autor, cuando una actividad que tenga lugar en su territorio o bajo su control cause o pueda causar una pérdida o un daño a personas o cosas que se encuentren en el territorio o bajo el control de otro Estado, está obligado a proporcionar al Estado afectado toda la información pertinente de que disponga, con indicación explícita de los tipos y grados de pérdida o daño que considere previsible y las medidas que proponga para poner remedio a la situación.

2. Cuando un Estado tenga motivos para pensar que personas o cosas que se encuentran en su territorio o bajo su control sufren o pueden sufrir un pérdida o un daño de resultados de una actividad que tiene lugar en el territorio o bajo el control de otro Estado, el Estado afectado podrá hacerlo saber al Estado autor, indicando explícitamente, en la medida en que sus medios de conocimientos se lo permitan, los tipos y grados de pérdida o daño que considere previsible; en ese caso, el Estado autor está obligado a proporcionar toda la información pertinente de que disponga, con indicación explícita de los tipos y grados de pérdida o daño que considere previsible y las medidas que proponga para poner remedio a la situación.

3. El Estado autor, si por razones de seguridad nacional o de la industria considera necesario no revelar información pertinente que

de otro modo se hubiera proporcionado, debe comunicar al Estado afectado que se retiene información. En cualquier caso, las razones de seguridad nacional o de la industria no pueden justificar que no se indiquen claramente a un Estado afectado los tipos y grados de pérdida o daño que sufran o puedan sufrir personas y cosas que se encuentran en el territorio o bajo el control de ese Estado afectado, el cual no está obligado a darse de seguridades que no pueda verificar por falta de medios de conocimientos suficientes.

4. El Estado afectado, si no está convencido de que las medidas que se adoptan en relación con la pérdida o el daño previstos son suficientes para la salvaguardia de las personas y cosas que se encuentran en su territorio o bajo su control, podrá proponer al Estado autor que se inicie un procedimiento para la determinación de los hechos.

5. El propio Estado autor podrá proponer que se inicie un procedimiento para la determinación de los hechos; cuando esa propuesta sea formulada por el Estado afectado, el Estado autor está obligado a cooperar de buena fe para llegar a un acuerdo con el Estado afectado sobre la organización y el mandato de la investigación, así como sobre la creación del mecanismo de determinación de los hechos. Ambos Estados aportarán a la investigación toda la información pertinente de que dispongan.

6. Salvo que los Estados Interesados acuerden otra cosa,

a) debe establecerse un mecanismo de determinación de los hechos de carácter mixto, con la participación de expertos, para reunir la información pertinente, evaluar sus consecuencias y, a ser posible, recomendar soluciones;

b) el Informe debe tener carácter consultivo y no obligatorio para los Estados Interesados.

7. El Estado autor y el Estado afectado contribuirán equitativamente a sufragar los gastos del mecanismo de determinación de los hechos.

8. La no adopción de alguna de las disposiciones prescritas por las normas enunciadas en esta sección no dará de por sí origen a ningún derecho de tutela jurisdiccional. No obstante, salvo por pacto en contrario, el Estado autor está obligado en todo momento a mantener en observación la actividad que cause o pueda causar una pérdida o un daño, a adoptar para poner remedio a la situación las medidas que considere necesarias y viables para proteger los intereses del Estado afectado y, en lo posible, a propor-

cionar al Estado afectado información acerca de las medidas que adopte.

SECCION 3

1. a) Si no resulta posible en un plazo razonable llegar a un acuerdo sobre la creación y el mandato del mecanismo de determinación de los hechos o que éste cumpla su mandato; o b) si uno de los Estados interesados no considera satisfactorias las conclusiones o estima que hubieran debido tomarse en consideración otras cuestiones; o c) si el Informe del mecanismo de determinación de hechos incluye una recomendación en tal sentido, los Estados Interesados están obligados a iniciar negociaciones a petición de cualquiera de ellos con miras a determinar si es necesario establecer un régimen y cuál debe ser su forma.

2. Los Estados Interesados, salvo que acuerden otra cosa, aplicarán en las negociaciones los principios enunciados en la sección 5; también tendrán en cuenta, en lo que sea aplicable, cualquier factor pertinente, incluidos los enunciados en la sección 6, y podrán guiarse por cualquiera de las cuestiones enunciadas en la sección 7.

3. Todo acuerdo concertado como resultado de las negociaciones tendrá en cuenta los derechos y obligaciones de los Estados partes en virtud de los presentes artículos y también podrá estipular en qué medida esos derechos y obligaciones sustituyen a cualesquiera otros derechos y obligaciones de las partes.

4. La no adopción de alguna de las disposiciones prescritas por las normas enunciadas en esta sección no dará de por sí origen a ningún derecho de tutela jurisdiccional. No obstante, salvo pacto en contrario, el Estado autor está obligado en todo momento a mantener en observación la actividad que cause o pueda causar una pérdida o un daño, a adoptar o proseguir, para poner remedio a la situación, cualesquiera medidas que considere necesarias y viables para proteger los intereses del Estado afectado y, en lo posible, proporcionar información al Estado afectado acerca de las medidas que adopte.

SECCION 4

1. Si una actividad causa una pérdida o un daño y los derechos y obligaciones del Estado autor y el Estado afectado en virtud de los presentes artículos respecto de tal pérdida o daño no se han especificado en un acuerdo entre dichos Estados, esos derechos y obligaciones se determinarán de conformidad con las disposiciones

de esta sección. Los Estados interesados negociarán de buena fe para lograr ese fin.

2. El Estado autor dará una reparación al Estado afectado respecto de toda pérdida o daño de esa naturaleza, a menos que conste que la reparación de una pérdida o un daño de esa índole o carácter no responde a las expectativas compartidas de esos Estados.

3. La reparación debida al Estado afectado conforme al artículo anterior se determinará con arreglo a las expectativas compartidas de los Estados interesados y los principios enunciados en la sección 5. Se tendrá en cuenta el carácter razonable de los comportamientos de las partes, a la luz de las minutas de cualesquiera comunicaciones o negociaciones entre ellas y de los medios que para poner remedio a la situación haya adoptado el Estado autor a fin de proteger los intereses del Estado afectado. También podrá tenerse en cuenta cualquier factor pertinente, incluidos los enunciados en la sección 6, y guarse por cualquiera de las cuestiones enunciadas en la sección 7.

4. En los dos artículos anteriores, la expresión "expectativas compartidas" comprende las expectativas compartidas que

a) se han expresado en la correspondencia u otras comunicaciones entre los Estados interesados o, en la medida en que no se hayan expresado de ese modo,

b) pueden deducirse lícitamente de principios comunes, legislativos o de otro carácter, o de normas de conducta normalmente observadas por los Estados interesados o en cualquier agrupación regional o de otro tipo a que ambos pertenezcan o en la colectividad internacional.

SECCION 5

1. El fin y el objeto de los presentes artículos es garantizar a los Estados autores, en relación con actividades realizadas en su territorio o bajo su control, toda la libertad de elección que sea compatible con una protección adecuada de los intereses de los Estados afectados.

2. Una protección adecuada requiere medidas de prevención para evitar en lo posible un riesgo de pérdida o daño y, cuando ello no sea posible, medidas de reparación, pero los niveles de protección adecuada deben determinarse teniendo debidamente en cuenta la importancia de la actividad y su viabilidad económica.

3. Cuando ello sea compatible con los artículos anteriores, no se deben hacer soportar a una víctima inocente las consecuencias de la pérdida o el daño que se le hayan causado; los gastos de una protección adecuada deben repartirse teniendo debidamente en cuenta la distribución de los beneficios de la actividad y los niveles de protección deben fijarse teniendo en cuenta los medios de que disponga el Estado autor y las normas aplicadas en el Estado afectado y en la práctica regional e internacional.

4. Cuando un Estado autor no haya puesto a disposición de un Estado afectado información que sea más asequible al Estado autor relativa a la naturaleza y los efectos de una actividad, ni los medios de verificar y evaluar esa información, el Estado afectado estará facultado para recurrir ampliamente a presunciones de hechos e indicios o pruebas circunstanciales para determinar si la actividad causa o puede causar una pérdida o un daño.

SECCION 6

Los factores que pueden ser pertinentes para establecer un equilibrio de intereses son, entre otros:

1. El grado de probabilidad de la pérdida o el daño (es decir, las posibilidades de que se produzcan).

2. La gravedad de la pérdida o el daño (es decir, una evaluación de la cuantía y el grado de intensidad a tenor de las consecuencias).

3. El probable efecto acumulativo de las pérdidas o daños de la índole de que se trate o — a tenor de las condiciones de vida y de seguridad del Estado afectado, y de un modo más general — si se confía en medidas encaminadas a asegurar la reparación en vez de la prevención (es decir, la combinación aceptable de prevención y reparación).

4. La existencia de medios para prevenir la pérdida o el daño, habida cuenta del máximo nivel conocido de progreso alcanzado por la técnica de ejecución de la actividad.

5. La viabilidad de llevar a cabo la actividad por otros medios o en otros lugares.

6. La importancia de la actividad para el Estado autor (es decir, la necesidad de continuar o emprender la actividad habida cuenta de los intereses económicos, sociales, de seguridad y de otro tipo).

7. La viabilidad económica de la actividad considerada en relación con el costo de los posibles medios de protección.

8. La posibilidad de oplan por otras actividades

9. Los medios materiales y técnicos del Estado actor (considerados, por ejemplo, en relación con su capacidad para adoptar medidas de prevención o hacer la reparación o para llevar a cabo actividades sustitutivas).

10. El resultado de la comparación de las normas vigentes de protección con:

a) las normas aplicadas por el Estado afectado; y

b) las normas aplicadas en la práctica regional e internacional.

11. La medida en que el Estado autor:

a) ejerce un control efectivo sobre la actividad; y

b) obtiene un beneficio real de la actividad.

12. La medida en que el Estado afectado participa de los beneficios de la actividad.

13. La medida en que los efectos perjudiciales resultan del aprovechamiento de un recurso compartido o afectan a ese aprovechamiento.

14. La medida en que el Estado afectado está dispuesto a contribuir al costo de prevenir o reparar la pérdida o el daño de maximizar los beneficios que obtiene de la actividad.

15. La medida en que los intereses:

a) del Estado afectado, y

b) del Estado autor

son compatibles con los intereses de la colectividad en general.

16. La medida en que el Estado autor puede contar con la asistencia de terceros Estados o de organizaciones internacionales.

17. La aplicabilidad de los principios y normas vigentes de derecho internacional.

SECCION 7

Las cuestiones que pueden ser pertinentes en las negociaciones relativas a la prevención y la reparación son, entre otras:

I. *Determinación de hechos y prevención*

1. La determinación de los efectos perjudiciales y de las pérdidas o daños materiales y morales que causen;

2. El establecimiento de medios procesales para dirigir la actividad y vigilar sus efectos;

3. El establecimiento de requisitos relativos a la organización y ejecución de la actividad;

4. La adopción de medidas para ayudar al Estado afectado a minimizar las pérdidas o daños.

II. *El resarcimiento como forma de reparación*

1. Una decisión acerca de a quién corresponde la responsabilidad directa y subsidiaria y de si la responsabilidad de algunos autores debe hacerse recaer en otros sujetos;

2. Una decisión acerca de si la responsabilidad debe ser limitada o limitada;

3. La elección de un foro para la determinación de la existencia de la responsabilidad y la cuantía del resarcimiento exigible;

4. El establecimiento de procedimientos para la presentación de demandas;

5. La determinación de las pérdidas o daños resarcibles;

6. El criterio del grado de resarcimiento de las pérdidas o daños;

7. El establecimiento de formas y modos de pago del resarcimiento otorgado;

8. Consideración de las circunstancias que pueden aumentar o disminuir la responsabilidad de dar lugar a una exención de responsabilidad.

III. *Autoridades competentes para adoptar decisiones acerca de la determinación de hechos, la prevención y el resarcimiento*

En distintas fases de las negociaciones los Estados interesados pueden estimar útil encomendar a sus autoridades o tribunales nacionales, a organizaciones internacionales o a comisiones creadas al efecto la adopción de recomendaciones o decisiones acerca de las cuestiones mencionadas en los párrafos I y II.

SECCION 8

Solución de controversias teniendo debidamente en cuenta los tratados multilaterales recientemente celebrados en que se prevén tales medidas).

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo

HECHO EN Roma el día diez de marzo de mil novecientos ochenta y ocho

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, adoptados en Roma, el día diez del mes de marzo del año de mil novecientos ochenta y ocho

Extiendo la presente, en veintinueve páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los siete días del mes de julio del año de mil novecientos noventa y cuatro, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo. - Conste. - Rubrica

DECRETO de Promulgación del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos - Presidencia de la República

CARLOS SALINAS DE GORTARI, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, salud

El día veintinueve del mes de noviembre del año de mil novecientos sesenta y nueve, se adoptó en la ciudad de Bruselas, Bélgica, el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, según texto y forma en español que constan en la copia certificada adjunta

El citado Convenio fue aprobado por la Cámara de Senadores del II Congreso de la Unión, el día trece del mes de diciembre del año de mil novecientos noventa y tres, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día diecisiete del mes de enero del año de mil novecientos noventa y cuatro

El instrumento de adhesión, firmado por mí el día veinticinco del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y cuatro, fue depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima

Internacional, el día trece del mes de mayo del propio año

Por lo tanto, para su debida observancia en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Uno de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el día primero del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y cuatro. - Carlos Salinas de Gortari, Rubrica. El Secretario de Relaciones Exteriores: Manuel Tello - Rubrica

EL EMBAJADOR ANDRES ROZEL "L. SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA,

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, hecho en Bruselas, el día veintinueve del mes de noviembre del año de mil novecientos sesenta y nueve, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

CONVENIO INTERNACIONAL

SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS

Los Estados Partes del presente Convenio CONSCIENTES de los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel,

CONVENCIDOS de la necesidad de garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los barcos.

DESEOSOS de adoptar a escala internacional reglas y procedimientos uniformes para definir toda cuestión de responsabilidad y proveer una indemnización equitativa en tales casos.

HAN CONVENIDO lo siguiente:

ARTICULO I

Para los efectos de este Convenio

1. "Barco" significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar que esté transportando hidrocarburos a granel.

2. "Persona" significa todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, ya este o no constituida en compañía, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.

3. "Propietario" significa la persona o personas matriculadas como dueñas del barco o, si el barco no está matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, cuando un Estado tenga la propiedad de un barco explotado por una compañía que esté matriculada en ese Estado como empresario del barco, se entenderá que el "propietario" es dicha compañía.

"Estado de matrícula del barco" significa, con relación a los barcos matriculados, el Estado en que el barco está matriculado y, con relación a los barcos no matriculados, el Estado cuyo pabellón enarbola el barco.

5. "Hidrocarburos" significa todo hidrocarburo presente, como crudos de petróleo, fuel oil, aceite diesel pesado, aceite lubricante y aceite de ballena, ya sean éstos transportados a bordo de un barco como cargamento o en los depósitos de combustible de ese barco.

6. "Daños por contaminación" significa pérdidas 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.

7. "Medidas preventivas" significa todas las medidas razonables tomadas por cualquier persona después de ocurrir un siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

8. "Siniestro" significa todo acontecimiento o serie de acontecimientos, cuyo origen sea el mismo, que cause daños por contaminación.

9. "Organización" significa la Organización Consultiva Marítima Inter gubernamental.

ARTICULO II

Este Convenio se aplica exclusivamente a los daños por contaminación causados en el territorio, inclusive el mar territorial de un Estado contratante y a las medidas preventivas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

ARTICULO III

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

2. No podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si prueba que los daños por contaminación

- resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o
- fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o
- fue totalmente causada por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

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

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

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

ARTICULO IV

Cuando se produzcan derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de dos o más barcos y de los mismos resulten daños por contaminación, los propietarios de los barcos encausados que no

estén exonerados en virtud de lo establecido en el Artículo III incurrirán en responsabilidad mancomunada y solidaria por todos los daños que no sea posible prorratear razonablemente

ARTICULO V

1. El propietario de un barco tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud de este Convenio, con respecto a cada siniestro, a una cuantía total de 2 000 francos por tonelada de arqueo del barco. Esa cuantía no excederá en ningún caso de 210 millones de francos.

2. Si el siniestro ha sido causado por una falta concreta o culpa del propietario, éste no podrá valerse del derecho a la limitación prevista en el párrafo 1 de este Artículo.

3. Para poder beneficiarse de la limitación prevista en el párrafo 1 de este Artículo, el propietario tendrá que constituir ante el Tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados contratantes en los que se interponga la acción en virtud del Artículo IX, un fondo cuya cuantía ascienda al límite de su responsabilidad. El fondo podrá constituirse consignando la suma o depositando una garantía bancaria o de otra clase reconocida por la legislación del Estado contratante en el que se constituya el fondo y considerada suficiente por el Tribunal u otra autoridad competente.

4. El fondo será distribuido entre los acreedores a prorrata del importe de sus respectivas reclamaciones previamente aceptadas.

5. Si antes de hacerse efectiva la distribución del fondo el propietario o cualquiera de sus dependientes o agentes, o cualquier persona que lo provea el seguro u otra garantía financiera a resultados del siniestro, hubiera pagado indemnización basada en daños por contaminación, esa persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, a los derechos que la persona indemnizada hubiera recibido en virtud de este Convenio.

6. El derecho de subrogación previsto en el párrafo 5 de este Artículo puede también ser ejercitado por una persona distinta de las mencionadas en el mismo respecto de cualquier cuantía de indemnización basada en daños por contaminación que esa persona haya pagado, a

condición de que tal subrogación este permitida por la ley nacional aplicable al caso.

7. Cuando el propietario o cualquier otra persona demuestre que puede verse obligado a pagar posteriormente, en todo o en parte, una suma respecto de la cual se hubiera beneficiado del derecho de subrogación previsto en los párrafos 5 o 6 de este Artículo si la indemnización hubiera sido pagada antes de distribuirse el fondo, el Tribunal u otra autoridad competente del Estado en que haya sido constituido el fondo podrá ordenar que sea consignada provisionalmente una suma suficiente para permitir que esa persona pueda resarcirse a sus derechos imputables al fondo.

8. Cuando el propietario incurra en gastos razonables o haga voluntariamente sacrificios razonables para prevenir o minimizar los daños por contaminación, su derecho a resarcimiento respecto de los mismos gozará de la misma preferencia que las demás reclamaciones imputables al fondo.

9. El fondo mencionado en este Artículo será una unidad constituida por sesenta y cinco miligramos y medio de oro fino de noventa y nueve milésimas. La cuantía mencionada en el párrafo 1 de este Artículo será convertida en la moneda nacional del Estado en donde se constituya el fondo efectuándose la conversión, según el valor oficial de esa moneda con relación a la unidad definida más arriba, el día de la constitución del fondo.

10. Para los efectos de este Artículo se entenderá que el arqueo del barco es el arqueo neto más el volumen que para determinar el arqueo neto se haya deducido del arqueo bruto por concepto de espacio reservado a la sala de máquinas. Cuando se trate de un barco cuyo arqueo no pueda medirse aplicando las reglas corrientes para el cálculo del arqueo, se supondrá que el arqueo del barco es el 40 por ciento del peso en toneladas (de 2 240 libras) de los hidrocarburos que pueda transportar el barco.

11. El asegurador u otra persona que provea la garantía financiera podrá constituir un fondo con arreglo a este Artículo en las mismas condiciones y con los mismos efectos que si lo constituyera el propietario. 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.

ARTICULO VI

1. Cuando, después de un siniestro, el propietario haya constituido un fondo con arreglo al Artículo V y tenga derecho a limitar su responsabilidad,

- a) no habrá lugar a resarcimiento alguno de daños por contaminación derivados de ese siniestro sobre los otros bienes del propietario,
- b) el Tribunal u otra autoridad competente de cualquier Estado contratante ordenará la liberación de cualquier barco u otros bienes pertenecientes al propietario que hayan sido embargados como garantía de un resarcimiento de daños por contaminación derivados de ese siniestro, y liberará igualmente toda fianza u otra caución consignada para evitar el embargo.

2. No obstante, las disposiciones precedentes sólo se aplicarán si al acreedor tiene acceso al Tribunal que administre el fondo y se puede efectivamente disponer de ese fondo para indemnizarse.

ARTICULO VII

1. 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 responsabilidad previstos en el Artículo V, párrafo 1, para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación con arreglo a este Convenio.

2. A cada barco se le expedirá un certificado que haga fe de que existe un seguro u otra garantía financiera vigente con arreglo a las disposiciones de este Convenio. Este documento será expedido o certificado por la autoridad competente del Estado de matrícula del barco después de comprobar que se han cumplido los requisitos del párrafo 1 de este Artículo. El certificado será formalizado según el modelo que figura en el anexo anexo y contendrá los siguientes particulares:

- a) nombre y puerto de matrícula del barco;
- b) nombre y lugar del establecimiento principal del propietario;
- c) tipo de garantía;
- d) nombre y lugar del establecimiento principal del asegurador u otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, lugar del establecimiento en donde se haya suscrito el seguro o la garantía;
- e) plazo de validez del certificado que no deberá exceder la vigencia del seguro u otra garantía.

3. El certificado será redactado en el idioma o idiomas oficiales del Estado que lo expira. Si el idioma usado no es ni francés ni inglés, el texto incluirá una traducción a uno de esos idiomas.

4. El certificado deberá ser llevado a bordo del barco y quedará una copia del mismo en poder de las autoridades que mantengan el registro de matrícula del barco.

5. Un seguro u otra garantía financiera no satisfará los requisitos de este Artículo si pueden cesar sus efectos, por razones distintas del plazo de validez del seguro o garantía especificado en el certificado con arreglo al párrafo 2 de este Artículo, antes de haber transcurrido tres meses desde la fecha en que se notifique su término a las autoridades referidas en el párrafo 4 de este Artículo, a menos que el certificado haya sido devuelto a esas autoridades o un nuevo certificado haya sido expedido dentro de ese plazo. Las disposiciones precedentes se aplicarán igualmente a toda modificación que tenga por efecto alterar el seguro o garantía de modo que ya no satisfaga los requisitos de este Artículo.

6. A reserva de lo dispuesto en este Artículo, el Estado de matrícula fijará las condiciones de expedición y validez del certificado.

7. Los certificados expedidos o visados bajo la responsabilidad de un Estado contratante serán aceptados por otros Estados contratantes para los efectos de este Convenio y serán considerados por otros Estados como documentos con el mismo valor que los certificados expedidos o visados por ellos. Un Estado contratante puede en cualquier momento pedir al Estado de matrícula de un barco la celebración de consultas si estima que el asegurador o el fiador nombrado en el certificado no

llene solvencia suficiente para cumplir las obligaciones impuestas por este Convenio.

8. Podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación. En tal caso el demandado podrá ampararse en los límites de responsabilidad previstos en el Artículo V, párrafo 1, ya mediara o no falta concreta o culpa del propietario. Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que pudiera invocar el mismo propietario. Además el demandado podrá invocar la defensa de que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario, pero el demandado no podrá ampararse en ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en un proceso entablado por el propietario contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concorra con él en el procedimiento.

9. Los depósitos constituidos por un seguro u otra garantía financiera consignados con arreglo al párrafo 1 de este Artículo quedarán exclusivamente reservados a satisfacer las indemnizaciones exigibles en virtud de este Convenio.

10. Un Estado contratante no dará permiso de comerciar a ningún barco sometido a lo dispuesto en este Artículo y que enarbole su pabellón si dicho barco no tiene un certificado expedido con arreglo a las disposiciones del párrafo 2 o 12 de este Artículo.

11. A reserva de lo dispuesto en este Artículo, cada Estado contratante hará lo oportuno para garantizar en virtud de su legislación nacional que todos los barcos, dondequiera que estén matriculados, que entren o salgan de un puerto cualquiera de su territorio, o que arriben o zarpen de un fondeadero o estación terminal en su mar territorial, estén cubiertos por un seguro u otra garantía en la cuantía especificada según el párrafo 1 de este Artículo, cuando se trate de barcos que transporten efectivamente más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga.

12. Las disposiciones pertinentes de este Artículo no se aplicarán a los barcos que sean propiedad de un Estado contratante y no estén

cubiertos por un seguro u otra garantía financiera. No obstante, el barco deberá llevar un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el barco es propiedad del Estado y que la responsabilidad del barco está cubierta hasta los límites previstos por el Artículo V, párrafo 1. Este certificado estará formulado siguiendo tan de cerca como sea posible el modelo prescrito en el párrafo 2 de este Artículo.

ARTICULO VIII

Los derechos a indemnización previstos en este Convenio prescribirán si la acción intentada en virtud del mismo no es interpuesta dentro de los años a partir de la fecha en que ocurrió el daño. Sin embargo, no podrá interponerse ninguna acción después de transcurridos seis años desde la fecha del siniestro que causó el daño.

Cuando este siniestro consista en una serie de acontecimientos el plazo de seis años se contará desde la fecha del primer acontecimiento.

ARTICULO IX

1. Cuando un siniestro haya causado daños por contaminación en el territorio, inclusive el mar territorial, de uno o más Estados contratantes o se hayan tomado medidas preventivas para prevenir o minimizar los daños por contaminación en ese territorio, inclusive el mar territorial, sólo podrán interponerse acciones en demanda de indemnización ante los tribunales de ese o r Estados contratantes. La interposición de dicha acción será notificada al demandado dentro de un plazo razonable.

2. Cada Estado contratante hará lo oportuno para garantizar que sus tribunales gocen de la necesaria jurisdicción para entender de tales acciones en demanda de indemnización.

3. Constituido que haya sido el fondo de conformidad con el Artículo V, los tribunales del Estado en que esté consignado el fondo serán los únicos competentes para pronunciar sobre toda cuestión relativa al fraccionamiento o distribución del fondo.

ARTICULO X

1. Todo fallo pronunciado por un tribunal con jurisdicción en virtud del Artículo IX que sea ejecutorio en el Estado de origen en el cual ya no pueda ser objeto de recurso ordinario será

reconocido en cualquier otro Estado contratante, excepto

- a) si el juicio se obtuvo fraudulentamente o
- b) si el demandado no fue notificado en un plazo razonable dándosele oportunidad bastante para presentar su defensa

2. Los fallos reconocidos en virtud del párrafo 1 de este Artículo serán ejecutorios en todos los Estados contratantes tan pronto como se hayan cumplido las formalidades requeridas en esos Estados. Esas formalidades no permitirán ninguna revisión del fondo de la controversia

ARTICULO XI

Las disposiciones de este Convenio no se aplicarán a buques de guerra u otros barcos cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno

2. Con respecto a barcos cuya propiedad corresponda a un Estado contratante y afectados a servicios comerciales, cada Estado podrá ser perseguido ante las jurisdicciones señaladas en el Artículo IX y deberá renunciar a todas las defensas en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano

ARTICULO XII

Este Convenio derogará cualesquiera otros convenios internacionales que, en la fecha en que se firme a la firma, estén en vigor o abiertos a la firma, ratificación o adhesión, no obstante, esta derogación se aplicará únicamente a las disposiciones de esos convenios que contravengan lo previsto en el presente. En todo caso, lo dispuesto en este Artículo no afectará en modo alguno las obligaciones contraídas por los Estados contratantes ante los Estados no contratantes en virtud de esos otros convenios internacionales.

ARTICULO XIII

1. El presente Convenio quedará abierto a la firma hasta el 31 de diciembre de 1970 y seguirá posteriormente abierto a la adhesión.

2. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de sus Organismos Especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, o Partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia podrán adquirir la calidad de Partes de este Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación;
- b) firma con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación, o
- c) adhesión.

ARTICULO XIV

1. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará depositando ante el Secretario General de la Organización un instrumento expedido a dicho efecto en la debida forma.

2. Cuando se deposite el instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión después de entrar en vigor una enmienda al presente Convenio que sea aplicable a todos los Estados contratantes existentes o después de cumplidas todas las medidas requeridas para la entrada en vigor de la enmienda respecto de esos Estados contratantes, se entenderá que dicho instrumento se aplica al Convenio modificado por esa enmienda.

ARTICULO XV

1. El presente Convenio entrará en vigor noventa días después de la fecha en que los Gobiernos de ocho Estados, incluidos cinco Estados cuyas flotas de buques cisternas representen un mínimo de un millón de toneladas brutas, hayan o bien firmado el Convenio sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General de la Organización

2. Para cada uno de los Estados que posteriormente ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio, o se adhieran al mismo, el presente Convenio entrará en vigor a los noventa días de ser depositado por ese Estado el instrumento pertinente.

ARTICULO XVI

1. El presente Convenio puede ser denunciado por cualquier Estado contratante en cualquier momento después de la fecha en que el Convenio entre en vigor para dicho Estado

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento ante el Secretario General de la Organización.

3. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de depósito del instrumento de denuncia ante el Secretario General de la Organización, o al expirar el plazo estipulado en el mismo si éste es más largo.

ARTICULO XVII

1. Las Naciones Unidas, cuando sean la autoridad administradora de un territorio, o todo Estado contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, deberán consultar lo antes posible con las autoridades competentes de dicho territorio o tomar las medidas que parezcan oportunas para extender el presente Convenio a ese territorio y podrán declarar en cualquier momento que el Convenio se extenderá al citado territorio, notificándolo por escrito al Secretario General de la Organización.

2. El presente Convenio se extenderá al territorio mencionado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma o de cualquier otra fecha que en ella se estipule.

3. En cualquier momento después de la fecha en que el Convenio haya quedado así extendido a un territorio, las Naciones Unidas o cualquiera de los Estados contratantes que hayan hecho una Aclaración en ese sentido de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo podrán declarar, notificándolo por escrito al Secretario General de la Organización que el presente Convenio dejará de aplicarse al territorio mencionado en la notificación.

4. El presente Convenio dejará de aplicarse en el territorio mencionado en dicha notificación un año después de la fecha en que el Secretario General de la Organización haya recibido la notificación, o al expirar el plazo que en ella se estipule si éste es más largo.

ARTICULO XVIII

1. La Organización puede convocar una Conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Convenio.

2. La Organización convocará una Conferencia de los Estados contratantes para revisar o enmendar el presente Convenio a petición de por lo menos un tercio de los Estados contratantes.

ARTICULO XIX

1. El presente Convenio será depositado ante el Secretario General de la Organización.

2. El Secretario General de la Organización:

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adherido al mismo de:
 - i) carta nueva firma o depósito de instrumento indicando la fecha del acto,
 - ii) todo depósito de instrumento de denuncia de este Convenio, indicando la fecha del depósito,
 - iii) la extensión del presente Convenio a cualquier territorio de conformidad con el párrafo 1 del Artículo XVII y del término de esa extensión según lo dispuesto en el párrafo 4 de ese Artículo, indicando en cada caso la fecha en que el presente Convenio quedó extendido o dejó de estarlo;
- b) transmitirá copias autenticadas del presente Convenio a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se adhieran al presente Convenio.

ARTICULO XX

El Secretario General de la Organización transmitirá el texto del presente Convenio a la Secretaría de las Naciones Unidas tan pronto como entre en vigor con objeto de que sea registrado y publicado de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO XXI

El presente Convenio queda redactado en un solo ejemplar en los idiomas francés e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos. Con el original rubricado serán depositadas traducciones oficiales en los idiomas español y ruso.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

HECHO en Bruselas el veintinueve de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve.

ANEXO

CERTIFICADO DE SEGURO U OTRA GARANTIA FINANCIERA RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS

Expedido de conformidad con las disposiciones del Artículo III del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969

NOMBRE DEL BARCO	LETRAS O NUMERO DISTINTIVO	PUERTO DE MATRICULA	NOMBRE Y DIRECCION DEL PROPIETARIO

El infrascrito certifica que el barco aquí nombrado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface los requisitos del Artículo III del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por Hidrocarburos, 1969

• Tipo de garantía

Duración de la garantía

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

Nombre

Dirección

Este certificado es válido hasta

Expedido o visado por el Gobierno de

(nombre completo del Estado)

En

a

(lugar)

(fecha)

Firma y título del funcionario que
expide o visa el certificado

Notas explicativas.

1. A discreción, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que el certificado es expedido
2. Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, deberá indicarse la cuantía consignada por cada una de ellas
3. Si la garantía es consignada bajo diversas formas, deberán enumerarse
4. Bajo el encabezamiento "Duración de la garantía" debe estipularse la fecha en que empieza a surtir efectos la garantía

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, hecho en Bruselas, el día veintinueve del mes de noviembre del año de mil novecientos sesenta y nueve

Extiendo la presente, en veintinueve páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los siete días del mes de julio del año de mil novecientos noventa y cuatro, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo. - Rubrica

DECRETO de Promulgación del Protocolo correspondiente al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República

CARLOS SALINAS DE GORTARI, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed.

El día diecinueve del mes de noviembre del año de mil novecientos setenta y seis, se adoptó en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, el Protocolo correspondiente al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969, según texto y forma en español que constan en la copia certificada adjunta.

El citado Protocolo fue aprobado por la Cámara de Senadores del II Congreso de la Unión, el día trece del mes de diciembre del año de mil novecientos noventa y tres, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día diecisiete del mes de enero del año de mil novecientos noventa y cuatro.

El instrumento de adhesión, firmado por mí, el día veinticinco del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y cuatro, fue depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el día trece del mes de mayo del propio año.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, EL DÍA PRIMER DEL MES DE AGOSTO DEL AÑO DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO.- Carlos Salinas de Gortari.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, Manuel Tello.- Rúbrica.

EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada del Protocolo correspondiente al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969, hecho en Londres, el día diecinueve del mes de noviembre del año de mil novecientos setenta y seis, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

PROTOCOLO CORRESPONDIENTE AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, 1969 LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO.

QUE SON PARTES en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, dado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.

CONVIENEN

ARTICULO I

A los efectos del presente Protocolo

1. Por "Convenio" se entenderá el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969.
2. El término "Organización" tendrá el sentido que se le da en el Convenio.
3. Por "Secretario General" se entenderá el Secretario General de la Organización.

ARTICULO II

El Artículo V del Convenio queda enmendado tal como a continuación se expone

- 1) Se sustituye el párrafo 1 por el siguiente texto: En virtud del presente Convenio el propietario de un barco tendrá derecho a limitar su responsabilidad, con respecto a cada siniestro, a una cuantía total de 133 unidades de cuenta por tonelada de arqueo del barco. Esa cuantía no

excederá en ningún caso de 14 millones de unidades de cuenta.

2) Se sustituye el párrafo 9 por el siguiente texto:

9 (a) La unidad de cuenta a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente Artículo es el Derecho Especial de Giro, tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 1 se convertirán en moneda nacional del Estado en que se constituya el fondo, utilizando como base el valor que tenga esa moneda en relación con el Derecho Especial de Giro, en la fecha de constitución del fondo. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado.

9 (b) No obstante, un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 9 (a) del presente Artículo podría, cuando se produzcan la ratificación, la aceptación, la adhesión o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad estipulados en el párrafo 1 aplicables en su territorio ascenderán respecto de cada siniestro, a un total de 2,000 unidades monetarias por tonelada de arqueo del barco, a condición de que esta cuantía total no exceda en ningún caso de 210 millones de unidades monetarias. La unidad monetaria a que se hace referencia en el presente párrafo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de noventa y tres milésimas. La conversión de estas cuantías a la moneda nacional se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

9 (c) El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 9 (a) y la conversión mencionada en el párrafo 9 (b) se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 1,

dándoles el mismo valor real que en dicho párrafo se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes informarán al depositario de cuál fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9 (a), o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 9 (b), según sea el caso, al depositar el instrumento a que hace referencia el Artículo IV y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión.

ARTICULO III

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma, para todo Estado signatario del Convenio o que se haya adherido al mismo, y para todo Estado invitado a asistir a la Conferencia para la revisión de lo dispuesto acerca de la unidad de cuenta en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969, celebrada en Londres del 17 al 19 de noviembre de 1976. El Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización del 1 de febrero de 1977 al 31 de diciembre de 1977.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 de este Artículo, el presente Protocolo estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por parte de los Estados que lo hayan firmado.

3. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 de este Artículo, el presente Protocolo estará abierto a la adhesión de los Estados que no lo hayan firmado.

4. El presente Protocolo podría ser objeto de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión por parte de los Estados Partes en el Convenio.

ARTICULO IV

1. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando el oportuno instrumento oficial ante el Secretario General.

2. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Protocolo respecto de todas las Partes que lo sean en ese momento, o de que se hayan cumplido todos los requisitos necesarios para la entrada en vigor de la enmienda respecto de dichas Partes, se considerará aplicable al Protocolo modificado por esa enmienda.

ARTICULO V

1. El presente Protocolo entrará en vigor para los Estados que lo hayan ratificado, aceptado o aprobado, o que se hayan adherido a él, el nonagésimo día siguiente a la fecha en que ocho Estados, entre los cuales figuren cinco Estados que respectivamente cuenten con no menos de 1,000,000 de toneladas brutas de arqueo de buques tanque, hayan depositado ante el Secretario General los oportunos instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para todo Estado que posteriormente lo ratifique, acepte o apruebe, o que se adhiera a él, el presente Protocolo entrará en vigor el nonagésimo día siguiente a la fecha en que el Estado de que se trate haya depositado el oportuno instrumento.

ARTICULO VI

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquiera de las Partes en cualquier momento posterior a la fecha de entrada en vigor del Protocolo para la Parte de que se trate.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General.

3. La denuncia surtirá efecto un año después de que el instrumento de denuncia haya sido depositado ante el Secretario General, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

ARTICULO VII

1. La Organización podrá convocar la oportuna conferencia para revisar o enmendar el presente Protocolo.

2. A petición de un tercio cuantio menos de las Partes en el Protocolo, la Organización convocará una conferencia de las Partes a fines de revisión o enmienda del Protocolo.

ARTICULO VIII

1. El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General.

2. El Secretario General

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:

- i) cada nueva firma y cada depósito de instrumento que se vayan produciendo, y de la fecha o depósito,
 ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo,
 iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que tal denuncia surta efecto,
 iv) toda enmienda al presente Protocolo,
 b) remitirá ejemplares auténticos del presente Protocolo, debidamente certificado, a todos los Estados que lo hayan firmado y a los que se hayan adherido al mismo.

ARTICULO IX

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Secretario General remitirá un ejemplar auténtico del mismo, debidamente certificado, a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO X

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas francés e inglés, y ambos textos tendrán la misma autenticidad. Se prepararán traducciones oficiales a los idiomas español y ruso, que serán depositadas junto con el original firme.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto, firman el presente Protocolo.

HECHO EN LONDRES el día diecinueve de noviembre de mil novecientos setenta y seis.

La presente es copia fiel y completa en español del Protocolo correspondiente al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969, hecho en Londres, el día diecinueve del mes de noviembre del año de mil novecientos setenta y seis.

Extiende la presente, en ocho paginas útiles, en la Ciudad de México Distrito Federal, a los siete días del mes de julio del año de mil novecientos noventa y cuatro, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.

Ejecutivo podrá autorizar la traducción a las lenguas Francésa, Inglesa y Portuguesa, de publicaciones que existan interés especial para la ejecución de los servicios.

- Para las deliberaciones de los Congresos, de la Conferencia y del Consejo, serán admitidos, además de la lengua Española, el Francés, el Inglés y el Portugués. Queda a criterio de los organizadores de la reunión y de la Secretaría General la elección del sistema de traducción a ser empleado.
- Los gastos que demande el servicio de interpretación correrán por cuenta de los Países que soliciten ese servicio, salvo cuando se trate de Países incluidos en la última categoría contributiva.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 134

Vigencia y duración del Reglamento General

El presente Reglamento General entrará en vigor el día primero de Enero de mil novecientos noventa y uno y permanecerá vigente hasta la puesta en ejecución de las Actas del próximo Congreso

En fe de lo cual, los Representantes Plenipotenciarios de los Gobiernos de los Países miembros de la Unión firman el presente Reglamento General en Buenos Aires, capital de la República Argentina, el día veintuno de Septiembre de mil novecientos noventa.

La presente es copia fiel y completa en español del Cuarto Protocolo Adicional a la Constitución de la Unión Postal de las Américas, España y Portugal (1990) y del Reglamento General de la Unión Postal de las Américas, España y Portugal, adoptados en Buenos Aires, Argentina, el día veintuno del mes de septiembre del año de mil novecientos noventa.

Extiendo la presente, en treinta y tres páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los cuatro días del mes de julio del año de mil novecientos noventa y cuatro, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo. Consto Rubrica.

DECRETO de Promulgación del Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos - Presidencia de la República

CARLOS SALINAS DE GORTARI PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habilitados salud.

El día dieciocho del mes de diciembre del año de mil novecientos setenta y uno, se adoptó en la ciudad de Bruselas, Bélgica, el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, según texto y forma en español que constan en la copia certificada adjunta.

El citado Convenio fue aprobado por la Cámara de Senadores del II Congreso de la Unión, el día trece del mes de diciembre del año de mil novecientos noventa y tres, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día dieciséis del mes de enero del año de mil novecientos noventa y cuatro.

El instrumento de adhesión, firmado por mí, el día veintinueve del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y cuatro, fue depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el día trece del mes de mayo del propio año.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el día primero del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y cuatro. Carlos Salinas de Gortari. Rubrica. El Secretario de Relaciones Externas Manuel Tello. Rubrica.

EL EMBAJADOR ANDRÉS ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada del Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, adoptado en Bruselas, el día dieciocho del mes de diciembre del año de mil novecientos setenta y uno, cuyo texto y forma en español son los siguientes.

CONVENIO INTERNACIONAL DE CONSTITUCION DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE HIDROCARBUROS

(Complementario del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos de 1969)

Los Estados Partes del Presente Convenio.

SIENDO también participantes del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, adoptado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.

CONSCIENTES de los peligros de contaminación que crea el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel.

CONVENCIDOS de la necesidad de asegurar una indemnización adecuada a las víctimas de los daños por contaminación causados por derrames o descargas de hidrocarburos desde buques.

CONSIDERANDO que el Convenio Internacional de 29 de noviembre de 1969 sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, constituye en este sentido un avance considerable al establecer un régimen de indemnización por los daños producidos en los Estados Contratantes por la contaminación, así como por los costos de aquellas medidas preventivas adoptadas en cualquier lugar para evitar o limitar estos daños.

CONSIDERANDO que este régimen, que supone para el propietario una obligación financiera suplementaria, no proporciona sin embargo en todos los casos una indemnización plena a las víctimas de los daños por contaminación de hidrocarburos.

CONSIDERANDO ADEMÁS que las consecuencias económicas de los daños por derrames o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima no deberían ser soportadas exclusivamente por la industria naviera, sino también por los intereses de la carga.

CONVENCIDOS de la necesidad de crear un sistema de compensación e indemnización que complemente el establecido por el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos para asegurar una plena indemnización a las víctimas de los daños de la contaminación, y exonerar al mismo tiempo al propietario de las obligaciones financieras suplementarias que le impone dicho Convenio.

TENIENDO EN CUENTA la Resolución sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, adoptada el 29 de noviembre de 1969 por la Conferencia Jurídica Internacional sobre Daños Causados por la contaminación de las aguas del mar.

CONVIENEN en

Disposiciones Generales

Artículo 1

A los fines del presente Convenio

1. La expresión "Convenio de Responsabilidad" se refiere al Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, adoptado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.

2. Las expresiones "barco", "persona", "propietario", "hidrocarburos", "daños por contaminación", "medidas preventivas", "siniestro" y "Organización", tienen el mismo sentido que se les da en el Artículo 1 del Convenio de Responsabilidad, entendiéndose no obstante que, a los fines de estos términos, se limita la noción de "hidrocarburos" a los hidrocarburos minerales persistentes.

3. Por "hidrocarburos sujetos a contribución" se entiende el "petróleo crudo" y el "fuel oil", según las definiciones de los apartados a) y b) a continuación:

- a) Por "petróleo crudo" se entiende toda mezcla líquida de hidrocarburos naturales provenientes del subsuelo, tierra o no para facilitar su transporte. Se incluyen asimismo los petróleos crudos a los que se les ha eliminado algunas fracciones de destilación (llamados a veces "crudos sin fracción de cabeza"), o a los que se han añadido ciertas fracciones de destilación (conocidos también por "crudos "descabezados" o "reconstituidos")
- b) Por "fuel-oil" se entiende los destilados pesados o residuos de petróleo crudo o mezclas de estos productos destinados a ser utilizados como carburante para la producción de calor o de energía, de una calidad equivalente a las especificaciones de la "American Society for Testing Materials - Especificación para Fuel-Oil num. 4" (Designación D 396-69) o superiores.

4. Por "franco" se entiende la unidad referida en el Artículo V, párrafo 9, del Convenio de Responsabilidad.

5. Por "arqueo del buque" se entiende lo establecido en el Artículo V párrafo 10, del Convenio de Responsabilidad.

6. Por "tonelada", aplicada a hidrocarburos, se entiende toneladas métricas.

7. Por "fiador" se entiende toda persona que proporcione un seguro u otra garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario según lo establecido en el Artículo VII, párrafo 1, del Convenio de Responsabilidad.

8. La expresión "instalación terminal" se refiere a cualquier lugar de almacenaje de hidrocarburos a granel que permita recibir los transportados por mar.

Inclusiva toda instalación situada en la mar y conectada a dicho lugar

9. Cuando un siniestro consista en una sucesión de hechos, se considerará la fecha del primero de éstos como la del siniestro.

Artículo 2

1. Por el presente Convenio se constituye un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, llamado en lo sucesivo "el Fondo". Son fines del Fondo:

- a) indemnizar a las víctimas de los daños por contaminación en la medida que la protección establecida en el Convenio de Responsabilidad resulte insuficiente;
- b) exonerar a los propietarios de las obligaciones financieras suplementarias que para ellos se derivan del Convenio de Responsabilidad, en las condiciones señaladas para garantizar el cumplimiento de la Convención sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y de otros Convenios;
- c) lograr los objetivos conexos previstos en el presente Convenio

2. Cada Estado Contratante reconocerá al Fondo personalidad jurídica capaz de asumir en virtud de su legislación respectiva derechos y obligaciones, así como de ser parte en toda acción emprendida ante los tribunales de dicho Estado. Cada Estado Contratante reconocerá al Director del Fondo (en adelante denominado "Director del Fondo") como representante legal de éste.

Artículo 3

El presente Convenio se extiende:

1. En cuanto a las indemnizaciones previstas en el Artículo 4, sólo a los daños causados por contaminación en el territorio o en el mar territorial de un Estado Contratante, así como a aquellas medidas adoptadas para prevenir o limitar estos daños.
2. En cuanto a las compensaciones a los propietarios y a sus fiadores previstas en el Artículo 5, sólo a los daños causados por contaminación en el territorio o en el mar territorial de un Estado parte del Convenio de Responsabilidad por un buque matriculado o que enarbola la bandera de un Estado Contratante, y a las medidas destinadas a prevenir o limitar estos daños.

Indemnización y compensación

Artículo 4

1. Para el cumplimiento de los fines establecidos en el Artículo 2, párrafo 1 (a), el fondo indemnizará toda víctima de un daño por contaminación en la medida que ésta no haya obtenido una

compensación plena y adecuada bajo los supuestos contemplados en el Convenio de Responsabilidad,

- a) por no prever el Convenio de Responsabilidad responsabilidad alguna por el daño en cuestión;
- b) 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 en el Artículo VII de dicho Convenio no contempla o no satisface plenamente las demandas de indemnización suscitadas; un propietario es considerado incapaz por razones financieras de dar cumplimiento a sus obligaciones, y la garantía financiera se considera insuficiente, cuando la víctima, tras haber adoptado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que dispone, no haya podido obtener íntegramente el importe de la indemnización que se le debe en virtud del Convenio de Responsabilidad;
- c) porque el daño exceda los límites de responsabilidad del propietario establecidos en el Artículo V, párrafo 1, del Convenio de Responsabilidad, o en los términos de cualquier otro Convenio internacional en vigor o abierto para la firma, ratificación o adhesión en la fecha del presente Convenio.

A los fines del presente Artículo, los gastos o los sacrificios razonablemente incurridos por el propietario de forma voluntaria para evitar o reducir una contaminación, son considerados daños por contaminación.

2. El Fondo quedará exento de toda obligación prescrita en los términos del párrafo anterior, si

- a) prueba que el daño es consecuencia de un hecho de guerra, de hostilidades, de guerra civil o de insurrección, o fue ocasionado por un derrame o descarga de hidrocarburos procedente de un barco de guerra o de algún otro barco perteneciente a un Estado o explotado por él, y exclusivamente afecto, en el momento del siniestro, a un servicio no comercial del Gobierno;
- b) el demandante no puede demostrar que el daño es consecuencia del siniestro de uno o más barcos.

3. 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 toda o parte de sus obligaciones, con excepción de aquellas medidas preventivas resarcidas en virtud del párrafo 1. En todo caso, el Fondo será exonerado en la medida que haya podido serlo el propietario en virtud del Artículo III, párrafo 3 del Convenio de Responsabilidad.

4. a) Salvo lo dispuesto en el apartado (b) del presente epígrafe el importe total de la indemnización debida por el Fondo por cada siniestro sumado a la indemnización pagada en virtud del Convenio de Responsabilidad por daños en el territorio de los Estados Contratantes, e incluida toda compensación debida por el Fondo al propietario según los términos del Artículo 5, párrafo 1, de este Convenio, no excederá de los 450 millones de francos.
- b) La cantidad total que el Fondo abonará en virtud del presente Artículo por daños resultantes de un fenómeno natural de carácter excepcional inevitable e incontrolable, no excederá de los 450 millones de francos.

5. Si el monto de las demandas formuladas contra el Fondo exceda del importe total de las indemnizaciones debidas por éste en virtud del párrafo 4, la cifra disponible será repartida de forma tal que la proporción entre cada demanda y la suma real de las indemnizaciones recibidas según los términos del Convenio de Responsabilidad y de este Convenio sea igual para todos los demandantes.

6. La Asamblea del Fondo (en adelante denominada "La Asamblea") podrá, a la vista de la experiencia adquirida por anteriores siniestros y particularmente por la cuantía de los daños resultantes, así como por las fluctuaciones del mercado monetario, modificar la cantidad de 450 millones de francos citada en los apartados (a) y (b) del párrafo 4, siempre que la cifra resultante no supere en ningún caso los 900 millones de francos o sea inferior a los 450 millones de francos. Se aplicará el nuevo límite a los siniestros ocurridos después de la fecha en que haya sido adoptada la decisión de modificar la cantidad mencionada.

7. Cuando así lo solicite un Estado Contratante, el Fondo pondrá a su disposición los servicios necesarios para ayudarle a obtener sin demora el personal, material y medios que se requieran para prevenir o mitigar aquellos daños por los que cabría solicitar del Fondo indemnización en virtud de este Convenio.

8. En las condiciones que habrán de fijarse en su Reglamento, podrá el Fondo facilitar créditos que permitan tomar medidas preventivas contra aquellos

daños resultantes de un siniestro por los que cabría solicitar del Fondo indemnización en virtud del presente Convenio.

Artículo 5

1. Para el cumplimiento de los fines establecidos en el Artículo 2, párrafo 1 (b) del presente Convenio, el Fondo compensará a los propietarios, y a sus fidejores por la porción del límite total de su responsabilidad a que los obliga el Convenio de Responsabilidad, que:

- a) exceda de 1 500 francos por tonelada del barco, o de la cantidad de 125 millones de francos si ésta fuera menor; y
- b) no exceda de 2 000 francos por tonelada del barco, o de una cantidad de 210 millones de francos si ésta fuera menor, siempre que el Fondo sea exonerado de toda obligación derivada de este párrafo, si el daño fuera consecuencia de la falta intencionada del propio propietario.

2. En las condiciones que habrán de fijarse por el Reglamento del Fondo, la Asamblea podrá autorizar que éste asuma las obligaciones de aquellos barcos referidos en el Artículo 3, párrafo 2, para la porción de responsabilidad señalada en el párrafo 1 de este Artículo. No obstante, el Fondo asumirá estas obligaciones sólo a petición del propietario, y siempre que éste haya suscrito un seguro u otra garantía financiera que cubra la parte de su responsabilidad derivada del Convenio de Responsabilidad hasta una cantidad equivalente a 1 500 francos por tonelada de arqueo del barco o de 125 millones de francos, si esta cantidad fuera menor. Cuando el Fondo asuma estas obligaciones, se considerará en cada uno de los Estados Contratantes que el propietario ha dado cumplimiento a las disposiciones del Artículo VII del Convenio de Responsabilidad en aquella parte de su responsabilidad mencionada anteriormente.

3. El Fondo será parcial o totalmente exonerado de las obligaciones hacia los propietarios y sus fidejores derivadas de los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, cuando pueda demostrarse que, por culpa o negligencia del propietario:

- a) el barco de donde se haya derramado el petróleo causante del daño no hubiera cumplido con las prescripciones formuladas en
- i) el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1954, modificado en 1962; o en
- ii) la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1960, o en

- iii) el Convenio Internacional sobre líneas de carga de 1960, o en
- iv) el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar de 1960, o en
- v) las enmiendas a los convenios citados que hayan sido declaradas importantes de conformidad con el Artículo XVI 5) del Convenio citado en el inciso (i), con el Artículo IX (e) de la citada Convención en el apartado (i) o con el Artículo 29 (3) (d) o (4) (d) del Convenio citado en el apartado (iii), siempre que estas enmiendas hayan estado en vigor durante los doce meses anteriores a la fecha del siniestro; y
- b) el siniestro fue consecuencia en todo o en parte del incumplimiento de estas disposiciones.

Lo dispuesto en el presente párrafo será de aplicación aun cuando el Estado de la bandera o de la matrícula del barco no sea parte del instrumento en cuestión.

4. Cuando entre en vigor un nuevo convenio destinado a sustituir total o parcialmente uno de los instrumentos citados en el párrafo anterior, la Asamblea estipulará con seis meses de anticipación al menos la fecha en que el nuevo convenio sustituirá total o parcialmente a los fines del citado párrafo el instrumento en cuestión. No obstante, todo Estado Parte del presente Convenio puede antes de esa fecha, notificar al Director del Fondo que no acepta la sustitución, en tal supuesto, la decisión de la Asamblea carecerá de efectos para los barcos matriculados o abanderados en dicho Estado en el momento del siniestro. La notificación puede ser retirada en cualquier momento posterior, y en todo caso dejará de tener efecto al acceder el Estado en cuestión al nuevo convenio.

5. Si un barco cumple las condiciones establecidas en una enmienda a uno de los instrumentos citados en el párrafo 3 o en un nuevo convenio cuando dicha enmienda o dicho convenio estén destinados a sustituir total o parcialmente el instrumento, se considerará a los efectos de aplicación de ese párrafo 3, que el barco ha cumplido con los requisitos del instrumento.

6. Cuando el Fondo, en su calidad de fador según los términos del párrafo 2, haya indemnizado daños de conformidad con las disposiciones del Convenio de Responsabilidad, podrá recurrir contra el propietario en la medida en que hubiera sido exonerado por el párrafo 3 de las obligaciones que le incumben hacia él según el párrafo 1.

7. A los fines del presente Artículo, los gastos y los sacrificios razonable y voluntariamente consentidos por el propietario para evitar o limitar una contaminación, serán considerados cubiertos por su responsabilidad.

Artículo 6

1. El derecho a las indemnizaciones señaladas en el Artículo 4 o a las compensaciones señaladas en el Artículo 5, caducará a los tres años de producido el daño si con anterioridad no se hubiera iniciado acción judicial en aplicación de dichos artículos, o no se hubiera efectuado la notificación prevista en el Artículo 7, párrafo 6. En todo caso, transcurrido un plazo de seis años desde la fecha del siniestro no podrá intentarse ninguna acción judicial.

2. No obstante las disposiciones del párrafo precedente, el derecho del propietario o de su fador a reclamar del Fondo una compensación en los términos del Artículo 5, párrafo 1, no se extinguirá en ningún caso antes de los seis meses desde la fecha en que hayan tenido conocimiento de la acción judicial iniciada contra ellos en virtud del Convenio de Responsabilidad.

Artículo 7

1. A reserva de las disposiciones siguientes de este Artículo, toda demanda de indemnización o de compensación contra el Fondo iniciada en base a los Artículos 4 y 5 respectivamente de este Convenio, será presentada sólo ante las jurisdicciones competentes que señala el Artículo IX del Convenio de Responsabilidad para aquellas acciones judiciales contra propietarios responsables de daños resultantes de un siniestro ó que hubi sido responsables de no existir las disposiciones del Artículo III, párrafo 2, del Convenio de Responsabilidad.

2. Cada Estado Contratante se obligará a otorgar a sus tribunales la competencia necesaria para conocer de toda acción contra el Fondo prevista en el párrafo 1.

3. Cuando ante un tribunal competente se inicie una acción de indemnización por daños contra un propietario o su fador en los términos del Artículo IX del Convenio de Responsabilidad, será dicho tribunal el único competente para conocer de toda demanda de indemnización o compensación presentada contra el Fondo por los mismos daños en virtud de los Artículos 4 o 5 del presente Convenio. No obstante si la demanda de indemnización por daños prevista en el Convenio de Responsabilidad se inicia ante el tribunal de un Estado que es Parte de dicho Convenio pero no del presente, toda acción contra el Fondo prevista en el Artículo 4 o 5 párrafo 1, puede ser intentada a

elección del demandante ante un tribunal del Estado donde se encuentre la sede principal del Fondo o ante cualquier tribunal de un Estado Parte de este Convenio que sea competente según lo dispuesto en el Artículo IX del Convenio de Responsabilidad.

4. Cada Estado Contratante adoptará las disposiciones necesarias para permitir al Fondo intervenir como parte en cualquier procedimiento judicial que se inicie, conforme al Artículo IX del Convenio de Responsabilidad, contra un propietario o su fiador ante un tribunal competente de dicho Estado.

5. Salvo las disposiciones en contrario recogidas en el párrafo 6, el Fondo no estará obligado por un acuerdo, o por ningún fallo o decisión que se dicte en un procedimiento judicial del que no haya sido parte.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 4, cuando ante el tribunal competente de un Estado Contratante se haya iniciado alguna acción contra un propietario o su fiador por daños en los términos del Convenio de Responsabilidad, cualquiera de las partes en conflicto podrá, de conformidad con las leyes del Estado en cuestión, notificar dicha acción al Fondo. Si tal notificación se ha realizado con las formalidades exigidas por las leyes del tribunal que entiende del asunto, y el Fondo ha dispuesto de plazo suficiente para poder intervenir eficazmente en el procedimiento, el fallo que dicte el tribunal con carácter definitivo y ejecutivo para ese Estado, será de cumplimiento obligatorio para el Fondo, en el sentido que éste no podrá poner en duda sus razones y conclusiones, aun cuando no haya tomado parte en el procedimiento.

Artículo 8

A reserva del reparto previsto en el Artículo 4, párrafo 5, todo fallo pronunciado contra el Fondo por un tribunal competente en virtud del Artículo 7, párrafos 1 y 3, cuando sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen y no esté allí sometido a ningún procedimiento de revisión ordinaria, tendrá carácter ejecutivo en cada Estado Contratante en las mismas condiciones que se prescriben en el Artículo X del Convenio de Responsabilidad.

Artículo 9

1. A reserva de lo dispuesto en el Artículo 5, y en relación a toda cantidad de indemnización por daños que pague conforme al Artículo 4, párrafo 1, del presente Convenio, el Fondo adquirirá por subrogación todos los derechos que, en virtud del Convenio de Responsabilidad, correspondieran a la víctima indemnizada contra el propietario o su fiador.

2. Ninguna disposición del presente Convenio podrá afectar al derecho de recurso o de subrogación del Fondo contra aquellas personas no incluidas en los párrafos precedentes. En cualquier caso, el Fondo gozará de un derecho de subrogación contra ellas tan favorable como el del asegurador de la víctima a quien haya sido pagada la indemnización o compensación.

3. Sin perjuicio de otros derechos eventuales de subrogación o de recurso contra el Fondo, un Estado Contratante o un Organismo de este Estado que haya abonado una indemnización por daños por contaminación en virtud de su legislación nacional, adquiere por subrogación todos los derechos que la víctima disfrutaría en virtud de este Convenio.

Contribuciones

Artículo 10

1. Las contribuciones al Fondo serán pagadas, en el ámbito de cada Estado Contratante, por toda persona que durante el año natural citado en el Artículo 11, párrafo 1 por cuanto hace a las contribuciones iniciales, y en el Artículo 12, párrafo 2 (a) o (b) en lo que concierne a las contribuciones anuales, haya recibido en total cantidades superiores a las 150 000 toneladas.

- a) hidrocarburos sujetos a contribución, transportados por mar hasta los puertos o instalaciones terminales situadas en el territorio de este Estado; y
- b) hidrocarburos sujetos a contribución, transportados por mar, descargados en un puerto o en una instalación terminal de un Estado no contratante, y llevados posteriormente a una instalación situada en un Estado Contratante, si bien sólo se contabilizarán los hidrocarburos sujetos a contribución en virtud del presente apartado, en el momento de su primera recepción en el Estado Contratante tras su descarga en el Estado no contratante.

2. a) A los fines del párrafo 1 del presente Artículo, cuando el total de las cantidades recibidas durante un año natural por una persona en el territorio de un Estado Contratante, sumado a las cantidades recibidas durante el mismo año en ese Estado por uno o varios asociados sobrepase las 150 000 toneladas dicha persona estará obligada a pagar contribución en base a la cantidad realmente recibida por ella, aun si no excediera las 150 000 toneladas.
- b) Por "asociado" se entiende toda filial o entidad bajo control común. La legislación nacional del Estado interesado determinará las personas comprendidas en esta definición.

Artículo 11

1. En el ámbito de cada Estado Contratante, el importe de las contribuciones iniciales debidas por las personas referidas en el Artículo 10, será calculado sobre la base de una cantidad fija por tonelada de hidrocarburo sujeto a contribución, recibida por ella durante el año natural precedente a la entrada en vigor del presente Convenio en dicho Estado.

2. La cantidad mencionada en el párrafo 1 será fijada por la Asamblea en el plazo de dos meses de la entrada en vigor del presente Convenio. En la medida de lo posible, la Asamblea procurará fijar dicha cantidad de manera que la suma total de contribuciones iniciales por hidrocarburos sujetos a contribución que alcanzaran el 90 por ciento de los transportados por mar, llegue a 75 millones de francos.

3. Las contribuciones iniciales serán pagadas en lo que a cada Estado Contratante se refiere, en el curso de los tres meses siguientes a la entrada en vigor del Convenio en dicho Estado.

Artículo 12

1. Para determinar, si hubiera lugar, el importe de las contribuciones anuales debidas por cada persona a que se hace referencia en el Artículo 10, la Asamblea, teniendo en cuenta la necesidad de contar con suficiente liquidez, establecerá para cada año natural un cálculo en forma de presupuesto de:

i) Gastos

- a) Costos y gastos de administración del Fondo previstos para el año considerado y para cubrir todo déficit resultante de las operaciones de años anteriores
- b) Pagos que el Fondo abonará durante el año considerado para satisfacer demandas en base a los Artículos 4 y 5 en la medida que el importe total de las indemnizaciones, incluidos los reembolsos de préstamos obtenidos con anterioridad para el cumplimiento de esas obligaciones no sobrepase los 15 millones de francos por siniestro
- c) Pagos que el Fondo abonará durante el año considerado para satisfacer demandas en base a los Artículos 4 y 5, en la medida que el importe total de las indemnizaciones, incluidos los reembolsos de préstamos obtenidos con anterioridad para el cumplimiento de esas obligaciones, sobrepase los 15 millones de francos por siniestro

ii) Ingresos

- a) Excedente resultante de las operaciones de los años precedentes, incluidos los intereses que pudieran haberse percibido
 - b) Contribuciones iniciales que hayan de ser abonadas durante el año considerado.
 - c) Contribuciones anuales en la medida que fueran necesarias para equilibrar el presupuesto
 - d) Todos los demás ingresos
2. La Asamblea fijará el importe de la contribución anual de cada persona a la que hace referencia el Artículo 10. Este importe, calculado en el ámbito de cada Estado Contratante...

- a) en la medida que se trate de cantidades destinadas a satisfacer pagos previstos en el párrafo 1 (i), (ii) (a) y (b), sobre la base de una cantidad fija por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por dicha persona en el Estado Contratante durante el año natural precedente, y
- b) en la medida que se trate de cantidades destinadas a satisfacer pagos previstos en el párrafo 1 (i), (c) del presente Artículo, sobre la base de una cantidad fija por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución, recibidos por dicha persona durante el año natural precedente a aquél en que se ha producido el siniestro, siempre que el Estado sea Parte al Convenio en la fecha en que éste tuvo lugar

3. Las cantidades citadas en el párrafo anterior se calcularán dividiendo el total de las contribuciones previstas por el total de los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos durante el año considerado en todos los Estados Contratantes

4. La Asamblea decidirá la proporción de la contribución anual que habrá de abonarse inmediatamente en metálico, así como la fecha en que habrá de efectuarse el pago. El resto de la contribución anual debida será abonado cuando el Director del Fondo así lo requiera

5. En las circunstancias y condiciones que fije el Reglamento, podrá el Director requerir a un contribuyente para que proporcione una garantía financiera por las cantidades debidas

6. Toda demanda de pago en base al párrafo 4, será dividida a prorrato entre todos los contribuyentes

Artículo 13

1. Toda contribución atrasada que se adeude en virtud del Artículo 12, será recargada con un interés cuyo porcentaje será establecido por la Asamblea para cada año natural, pudiendo incluso fijar diferentes porcentajes según las circunstancias.

2. Cada Estado Contratante tomará las medidas oportunas para que toda contribución adeudada al Fondo en virtud de este Convenio por hidrocarburos recibidos en su territorio sea debidamente abonada; tomará asimismo todas las medidas legislativas apropiadas, incluidas las sanciones que juzgue necesarias, para que estas obligaciones sean efectivamente cumplidas, a condición de que dichas medidas se apliquen solo a las personas obligadas a contribuir al Fondo.

3. Cuando una persona que en virtud de las disposiciones de los Artículos 10 y 11 esté llamada a pagar contribución no cumpla en todo o en parte con su obligación, y su retraso en el pago exceda de tres meses, el Director tomará, en nombre del Fondo, todas las medidas apropiadas contra esta persona para cubrir la cantidad adeudada. No obstante, si el contribuyente que está en descubierto es manifiestamente insolvente o si las circunstancias le justifican, la Asamblea puede, a recomendación del Director, renunciar a toda acción contra él.

1. Todo Estado Contratante puede, al depositar su instrumento de ratificación o de adhesión o en cualquier circunstancia ulterior, declarar que asume las obligaciones que en virtud de los términos de este Convenio incumben a las personas llamadas el Artículo 10, párrafo 1, a contribuir al Fondo por los hidrocarburos que hubieran recibido en el territorio de dicho Estado. Tal declaración se hará por escrito y precisando las obligaciones asumidas.

2. Si la declaración prevista en el párrafo 1 se hace, de conformidad con el Artículo 40, antes de la entrada en vigor del presente Convenio, será dirigida al Secretario General de la Organización, quien a su vez lo comunicará al Director tras la entrada en vigor del Convenio.

3. Toda declaración hecha conforme al párrafo 1 después de la entrada en vigor del presente Convenio, será dirigida al Director.

4. Todo Estado que haya hecho la declaración prevista en las disposiciones del presente Artículo puede retirarla mediante notificación escrita al Director. La notificación entrará en vigor a los tres meses de haber sido recibida por este.

5. Todo Estado que se haya comprometido por la declaración prevista en el presente Artículo, está obligado a renunciar en los procedimientos judiciales que contra él se ejerzan ante un Tribunal

competente, a la inmunidad de jurisdicción que hubiera podido invocar en relación con las obligaciones asumidas por dicha declaración.

Artículo 15

1. Cada Estado Contratante velará porque toda persona obligada a contribuir al Fondo por recibir en su territorio hidrocarburos sujetos a contribución en cantidades superiores a los límites señalados, figure en una lista que será mantenida al día por el Director conforme a las disposiciones siguientes.

2. Para los fines previstos en el párrafo 1, todo Estado Contratante comunicará por escrito al Director en la forma y en la fecha que serán fijadas por el Reglamento del Fondo, el nombre y la dirección de aquellas personas sujetas en dicho Estado a contribución conforme al Artículo 10, así como los datos concernientes a las cantidades de hidrocarburos recibidas por esta persona durante el año natural precedente.

3. La lista hará fe *prima facie* de las personas obligadas en un momento determinado a contribuir en virtud del Artículo 10, párrafo 1, así como, en su caso, de las cantidades de hidrocarburos en base a las cuales se hubiera fijado el importe de sus contribuciones.

Organización y Administración**Artículo 16**

El Fondo estará formado por una Asamblea, una Secretaría dirigida por un Director y, en las condiciones del Artículo 21, por un Comité Ejecutivo.

La Asamblea**Artículo 17**

La Asamblea estará compuesta por todos los Estados Contratantes.

Artículo 18

A reserva de lo dispuesto en el Artículo 26, serán funciones de la Asamblea:

1. elegir en cada período ordinario de sesiones a un Presidente y dos Vicepresidentes, que ejercerán sus funciones hasta el siguiente período;

2. adoptar sus propias normas de procedimiento para cuanto no esté regulado por las disposiciones de este Convenio;

3. aprobar el Reglamento del Fondo, necesario para su buen funcionamiento;

4. nombrar al Director, proveer al nombramiento del personal que se considere necesario, y fijar las condiciones de empleo del Director y demás personal;

5. aprobar el presupuesto anual y fijar las contribuciones anuales;

6. nombrar revisores de cuentas y aprobar las cuentas del Fondo;

7. satisfacer las demandas de indemnización presentadas al Fondo, decidir entre los distintos

demandantes el reparto de los cantidades disponibles para indemnizar daños, conforme al Artículo 4, párrafo 5, y establecer las condiciones para efectuar pagos provisionales, a fin de que las víctimas sean indemnizadas a la mayor rapidez posible.

8. Elegir entre los miembros de la Asamblea al Comité Ejecutivo, de conformidad con los Artículos 21, 22 y 23.

9. Crear aquellos órganos subsidiarios, permanentes o transitorios, que considere necesarios;

10. autorizar a los Estados ajenos al Convenio y a los Organismos intergubernamentales o internacionales no gubernamentales, a participar, sin derecho a voto, en las sesiones de la Asamblea, del Comité Ejecutivo o de los órganos subsidiarios;

11. Dar al Director, al Comité Ejecutivo y a los órganos subsidiarios instrucciones relacionadas con la gestión del Fondo;

12. estudiar y aprobar los informes y actividades del Comité Ejecutivo;

13. vigilar la efectiva aplicación de las disposiciones del Convenio y de sus propias decisiones;

14. cumplir toda otra función que según los términos del presente Convenio sea de su competencia o se considere conveniente para el buen funcionamiento del Fondo.

Artículo 19

1. A convocatoria del Director, la Asamblea se reunirá en sesiones ordinarias una vez al año, no obstante, en el caso de que la Asamblea hubiere delegado en el Comité Ejecutivo las funciones previstas en el Artículo 18, párrafo 5, sólo celebrará sesiones ordinarias cada dos años.

2. A convocatoria del Director, la Asamblea se reunirá en sesiones extraordinarias cuando así lo solicite el Comité Ejecutivo o un tercio al menos de los miembros de la Asamblea. Puede asimismo ser convocada por iniciativa del Director tras consulta al Presidente de la Asamblea. Los miembros serán

informados de estas reuniones por el Director con treinta días al menos de antelación.

Artículo 20

La mayoría de los miembros de la Asamblea constituye quórum necesario para sus reuniones.

El Comité Ejecutivo

Artículo 21

El Comité Ejecutivo será constituido en el primer periodo ordinario de sesiones de la Asamblea siguiente a la fecha en que quince Estados hayan entrado a formar parte del presente Convenio.

Artículo 22

1. El Comité Ejecutivo estará compuesto del tercio de los miembros de la Asamblea, no pudiendo esta cifra ser inferior a siete ni superior a quince. Cuando el número de miembros de la Asamblea no sea divisible por tres, se calculará dicho tercio a partir del múltiplo de tres inmediatamente superior.

2. Al elegir los miembros del Comité Ejecutivo, la Asamblea:

a) asegurará un reparto geográfico equitativo de los puestos del Comité, en base a una representación adecuada de los Estados partes del Convenio que estén especialmente expuestos a los riesgos de contaminación por hidrocarburos, y de aquellos Estados partes del Convenio que posean importantes flotas de buques petroleros, y

b) elegirá la mitad de los miembros del Comité o, si el total de los miembros a elegir es impar, un número equivalente a la mitad del número total de miembros más uno, entre los Estados partes del Convenio en cuyos territorios se hayan recibido, durante el año natural precedente, las mayores cantidades de hidrocarburos a considerar según el Artículo 10, quedando bien entendido que el número de Estados elegibles según los términos del presente apartado se limitará de la siguiente forma:

Número total de miembros del Comité	Número de Estados elegibles en virtud del apartado (b)	Número de Estados a elegir en virtud del apartado (b)
7	5	3
8	6	4
9	6	4
10	8	5
11	8	5
12	9	6
13	9	6
14	11	7
15	11	7

3. Un miembro de la Asamblea elegible pero no elegido en virtud de las disposiciones del apartado (b), no podrá presentarse a la elección de los otros puestos del Comité Ejecutivo.

Artículo 23

1. Los miembros del Comité Ejecutivo ejercerán sus funciones hasta la clausura del siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea.

2. Ningún Estado de la Asamblea podrá ser elegido para formar parte del Comité Ejecutivo por más de dos mandatos consecutivos, excepto en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 22.

Artículo 24

1. El Comité Ejecutivo se reunirá una vez al año por lo menos, convocado con treinta días de anticipación por el Director a iniciativa propia o a petición del Presidente o de un tercio al menos de sus miembros. Se reúne donde considere conveniente.

Artículo 25

La presencia de dos tercios del Comité Ejecutivo constituirá quórum necesario para sus reuniones.

Artículo 26

1. Serán funciones del Comité Ejecutivo:

- a) elegir a su Presidente, y adoptar para cuantos temas no sean objeto de disposiciones expresas del Convenio, sus propias normas de procedimiento;
- b) asumir y ejercer en sustitución de la Asamblea las siguientes funciones:
 - i) dictar normas para el nombramiento del personal necesario, con excepción del Director, y fijar las condiciones de empleo de este personal,
 - ii) satisfacer las demandas de indemnización presentadas al Fondo, y tomar con este fin todas las demás medidas necesarias previstas en el Artículo 18, párrafo 7
 - iii) dar instrucciones al Director para la buena marcha de la administración del Fondo, y vetar porque éste aplique con efectividad el Convenio, las decisiones de la Asamblea y las propias decisiones del Comité,
- c) cumplir toda otra misión que le sea confiada por la Asamblea.

2. El Comité Ejecutivo elaborará y publicará cada año un informe sobre las actividades del Fondo durante el año precedente.

Artículo 27

Los miembros de la Asamblea que no formen parte del Comité Ejecutivo podrán asistir a sus reuniones en calidad de observadores.

La Secretaría

Artículo 28

1. La Secretaría estará compuesta por un Director, y por el personal necesario para administrar el Fondo.

Artículo 29

1. El Director será el funcionario de mayor categoría del Fondo. A reserva de las instrucciones que reciba de la Asamblea y del Comité Ejecutivo, ejercerá las funciones que le otorguen el Convenio, los Reglamentos internos y cuantas le asignen la Asamblea y el Comité Ejecutivo.

2. Le incumbe especialmente:

- a) nombrar al personal necesario para la administración del Fondo;
- b) tomar todas las medidas apropiadas para la buena administración del capital del Fondo;
- c) cobrar las contribuciones debidas en virtud del presente Convenio, cumpliendo en especial las disposiciones del Artículo 13, párrafo 3;
- d) recurrir a los servicios de expertos jurídicos, financieros u otros, en la medida en que sean necesarios para resolver las demandas de indemnización presentadas al Fondo y ejercer otras funciones del mismo;
- e) en los límites y condiciones que serán fijados por el Reglamento, tomar cuantas medidas fueren necesarias para satisfacer las demandas de indemnización presentadas al Fondo, incluso arreglos definitivos de demandas, sin autorización previa de la Asamblea o del Comité Ejecutivo cuando el Reglamento así lo disponga;
- f) preparar y someter a la Asamblea o al Comité Ejecutivo, según el caso, los estados de cuentas y presupuestos de cada año;
- g) ayudar al Comité Ejecutivo en la preparación del informe a que se refiere el Artículo 26, párrafo 2;
- h) reunir, preparar y circular las notas, documentos, órdenes del día, minutas e informaciones que fueran necesarias para el funcionamiento de la Asamblea, del Comité Ejecutivo y de los órganos subsidiarios.

Artículo 30

Ni el Director ni el personal a sus órdenes podrán, en el ejercicio de sus funciones, solicitar o aceptar instrucciones de ningún Gobierno o de ninguna autoridad ajena al Fondo. Se abstendrán de todo acto incompatible con su calidad de funcionarios internacionales. Cada Estado Contratante respetará por su parte el carácter exclusivamente internacional de las funciones del Director, del personal nombrado y de los expertos designados por aquél, y no intentará influenciarlos en el cumplimiento de su misión.

Finanzas
Artículo 31

1. Cada Estado parte del Convenio abonará los emolumentos, viáticos y otros gastos de su delegación a la Asamblea, así como de sus representantes en el Comité Ejecutivo y en los órganos subsidiarios.

2. Todo otro gasto para el funcionamiento del Fondo, será de cuenta de éste

Votaciones
Artículo 32

Las votaciones de la Asamblea y del Comité Ejecutivo se registrarán por las disposiciones siguientes:

- a) cada miembro dispondrá de un voto,
- b) salvo las disposiciones en contrario contenidas en el Artículo 33, las decisiones de la Asamblea y del Comité Ejecutivo se adoptarán por mayoría de votos de miembros presentes y votantes;
- c) cuando se exijan mayorías de tres cuartos o de dos tercios, las decisiones se adoptarán por las respectivas mayorías de miembros presentes;
- d) a los fines del presente Artículo, se considerarán "miembros presentes" quienes se hallen en la sesión en el momento de la votación. La frase "miembros presentes y votantes" designa a los miembros presentes que emitan su voto en sentido afirmativo o negativo. Los miembros que se abstengan, serán considerados como no votantes.

Artículo 33

1. Serán adoptadas por mayorías de tres cuartos las siguientes decisiones de la Asamblea:

- a) aumento del importe máximo de indemnización abonable por el Fondo, según las previsiones del Artículo 4, párrafo 6
- b) cuanto se refiera a la sustitución de los instrumentos allí mencionados, conforme a las disposiciones del Artículo 5, párrafo 4
- c) atribución al Comité Ejecutivo de las funciones previstas en el Artículo 18 párrafo 5;

2. Serán adoptadas por mayoría de dos tercios las siguientes decisiones de la Asamblea:

- a) cuanto se refiera a las disposiciones del Artículo 13, párrafo 3, sobre renuncias a acciones judiciales contra el contribuyente
- b) nombramiento del Director del Fondo conforme a las disposiciones del Artículo 18, párrafo 4,

c) creación de órganos subsidiarios conforme al Artículo 18, párrafo 9

Artículo 34

1. El Fondo, su capital, sus beneficios, incluso las contribuciones y demás bienes, quedarán exentos de todo impuesto directo en el territorio de los Estados Contratantes

2. Si el Fondo comprara importantes bienes mobiliarios o inmobiliarios, o contratara en el ejercicio de sus actividades oficiales importantes prestaciones de servicios gravadas por impuestos indirectos o por contribuciones sobre ventas, los Gobiernos de los Estados Partes adoptarán, en la medida de lo posible, cuantas disposiciones consideren apropiadas para la remisión o reem-
de estos impuestos.

3. No se considerará ninguna exención de impuestos, contribuciones o derechos que constituyan simples remuneraciones por servicios de utilidad pública

4. El Fondo quedará exento de todo derecho de aduana, contribución u otros impuestos semejantes por aquellos objetos importados o exportados para su uso oficial por sí o en su nombre. Los objetos así importados no serán cedidos a título oneroso o gratuito en el territorio del país en el que fueran importados, excepto en las condiciones acordadas con su Gobierno

5. Las personas que contribuyan al Fondo así como las víctimas y propietarios que reciban compensaciones del mismo, quedarán sujetos a la legislación fiscal del Estado de que sean contribuyentes, sin que el presente Convenio les confiera exención especial ni ningún otro beneficio fiscal

6. Las informaciones sobre cada contribuyente proporcionadas a los fines del presente Convenio no serán divulgables, excepto cuando sea de absoluta necesidad para permitir al Fondo el cumplimiento de sus funciones principalmente como demandante o defensor en una acción judicial.

7. Sea cual fuere la legislación actual o futura en materia de control de cambios o transferencias de capital, los Estados Contratantes autorizarán sin restricción alguna, cuentas transitorias y pago de contribuciones se hagan al Fondo, así como toda indemnización pagada por éste

Disposiciones transitorias

Artículo 35

1. El Fondo no incurrirá en ninguna de las obligaciones por siniestros previstas en los Artículos 4 y 5 hasta transcurridos ciento veinte días de la entrada en vigor de este Convenio

2. Las demandas de indemnización previstas en el Artículo 4 y las solicitudes de compensación del

Artículo 5 por siniestros ocurridos entre los ciento veinte días y los doscientos cuarenta días desde la entrada en vigor de este Convenio, no serán presentadas al Fondo hasta transcurrido el plazo último mencionado

Artículo 36

El Secretario General de la Organización convocará a la Asamblea a su primer período de sesiones. Estas sesiones se celebrarán tan pronto como sea posible, y en todo caso, no más tarde de los treinta días desde la entrada en vigor del presente Convenio

Cláusulas finales

Artículo 37

1. Se abre el presente Convenio a la firma de los dos que hayan firmado o que se hayan adherido al Convenio de Responsabilidad, así como a todos los Estados presentes en la Conferencia Internacional de 1971 sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos. El Convenio permanecerá abierto a la firma hasta el 31 de diciembre de 1972

2. A reserva de las disposiciones del párrafo 4, el presente Convenio será ratificado, aceptado o aprobado por los Estados que lo hayan firmado

3. A reserva de las disposiciones del párrafo 4, los Estados que no hayan firmado el presente Convenio podrán adherirse al mismo

4. Sólo los Estados que hayan ratificado, aceptado o aprobado el presente Convenio de Responsabilidad o que se hayan adherido con posterioridad al mismo, pueden ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio o adherirse al mismo.

Artículo 38

1. Se efectuará la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión mediante el depósito de un instrumento en buena y debida forma ante el Secretario General de la Organización

2. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado tras la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio es aplicable a todos sus Estados miembros, o tras el cumplimiento de todas las formalidades requeridas para la entrada en vigor de enmiendas por dichos Estados, será considerada como aplicable al Convenio modificado por la enmienda

Artículo 39

Con antelación a la entrada en vigor del presente Convenio, cada Estado al depositar el instrumento de aceptación previsto en el Artículo 38, párrafo 1, y después sucesivamente en fecha designada por el Secretario General de la Organización, comunicará a éste el nombre y dirección de las personas que, en el ámbito de aquel Estado se hallen obligadas a contribuir al Fondo en virtud del Artículo 10, así como cuantos datos se requieran

sobre las cantidades de hidrocarburos sujetas a contribución recibidas por ellas en su territorio durante el año precedente

Artículo 40

1. El presente Convenio entrará en vigor a los noventa días de la fecha en que hayan sido cumplidas las siguientes condiciones:

a) que por lo menos ocho Estados hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o de adhesión en poder del Secretario General de la Organización, y

b) que el Secretario General de la Organización haya sido informado conforme al Artículo 39, que las personas obligadas en estos Estados a contribuir al Fondo en virtud del Artículo 10, han recibido durante el año precedente por lo menos 750 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución

2. No obstante, el presente convenio no entrará en vigor antes de la entrada en vigor del Convenio de Responsabilidad

3. Para cada uno de los Estados que lo ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran al mismo con posterioridad, el Convenio entrará en vigor a los noventa días del depósito por dicho Estado del instrumento correspondiente

Artículo 41

1. El presente Convenio puede denunciarse por cualquier Estado Contratante en todo momento desde la fecha de su entrada en vigor en ese Estado

2. La denuncia se efectuará mediante el depósito de un instrumento en poder del Secretario General de la Organización

3. La denuncia tendrá efecto al año del depósito del instrumento en poder del Secretario General de la Organización, o a la expiración de cualquier otro periodo mayor que pueda especificarse en ese instrumento

4. Toda denuncia del Convenio de Responsabilidad constituye una denuncia del presente Convenio. Esta tendrá efecto a partir de la fecha en que lo tenga la denuncia del Convenio de Responsabilidad, según lo dispuesto en el párrafo 3 del Artículo XVI de este último Convenio

5. No obstante la denuncia por un Estado Contratante puede efectuar conforme al presente Artículo, las disposiciones del Convenio relativas a la obligación de contribuir en virtud del Artículo 10 por un siniestro ocurrido en las Convenciones previstas en el Artículo 12, párrafo 2 (b) con anterioridad a que la denuncia produzca efectos, continuará siendo de aplicación

Artículo 42

1. Todo Estado Contratante puede, dentro de un plazo de noventa días después de haber sido

depositando un instrumento de renuncia que en su opinión suponga un aumento considerable en las contribuciones de los otros Estados Contratantes, solicitar del Director que convoque a la Asamblea en sesiones extraordinarias. El Director convocará a la Asamblea dentro de los sesenta días siguientes a la fecha en que haya recibido la solicitud.

2. El Director puede por propia iniciativa convocar a la Asamblea a sesiones extraordinarias dentro de los sesenta días siguientes al depósito de un instrumento de denuncia que en su opinión suponga un aumento considerable en las contribuciones de los otros Estados Contratantes.

3. Si en el curso de las sesiones extraordinarias celebradas conforme a los párrafos 1 o 2, la Asamblea decide que la denuncia va a suponer un aumento considerable en las contribuciones de los otros Estados Contratantes, podrán estos en el curso de los ciento veinte días previos a la entrada en vigor de la denuncia, denunciar a su vez el presente Convenio. Ambas denuncias surtirán efecto desde la misma fecha.

Artículo 43

1. El presente Convenio cesará de tener vigor si el número de Estados Contratantes llegara a ser inferior a tres.

2. Los Estados Contratantes ligados por el presente Convenio la víspera del día en que éste deje de tener vigor, tomarán todas las medidas necesarias para que el Fondo pueda llevar a cabo las funciones previstas en el Artículo 44 y, a estos fines solamente, continuarán ligados al presente Convenio.

Artículo 44

1. En el caso de que el presente convenio deje de tener vigor, el Fondo:

- a) deberá asumir todas las obligaciones que se deriven de un siniestro ocurrido antes de que el Convenio haya cesado de estar en vigor.
- b) podrá reclamar las contribuciones adeudadas en la medida en que sean necesarias para cumplir las obligaciones previstas en el apartado (a), incluidos los gastos de administración necesarios para este fin.

2. La Asamblea tomará las medidas adecuadas para proceder a la liquidación del Fondo, incluso la distribución equitativa de su capital y de sus bienes entre las personas que hayan contribuido al mismo.

3. A los fines del presente Artículo, el Fondo mantendrá su personalidad jurídica.

Artículo 45

1. La Organización puede convocar una conferencia que tenga por objeto revisar o enmendar el presente Convenio

2. La Organización convocará una conferencia de los Estados Contratantes para revisar o enmendar el presente Convenio si así lo solicitara un tercio al menos de todos los Estados Contratantes.

Artículo 46

1. El presente Convenio se depositará en poder del Secretario General de la Organización.

2. El Secretario General de la Organización:

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o que se hayan adherido al mismo:
 - i) de toda firma nueva o depósito de instrumento nuevo, así como de la fecha en la que haya tenido lugar dicha firma o dicho depósito;
 - ii) de la fecha de entrada en vigor del Convenio;
 - iii) de toda denuncia del Convenio, así como de la fecha en que comience a producir efectos;
- b) remitirá copias certificadas del presente Convenio a todos los Estados firmantes del mismo y a todos los Estados que se adhieran al mismo.

Artículo 47

A la entrada en vigor del presente Convenio el Secretario General de la Organización remitirá al Secretario de las Naciones Unidas una copia certificada del mismo para su registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 48

El presente Convenio se extiende en un ejemplar en lenguas inglesa y francesa, siendo ambos textos igualmente fehacientes. El Secretario de la Organización preparará traducciones oficiales en lenguas rusa y española, que se depositarán con el ejemplar original debidamente firmado.

EN FE DE LO CUAL los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

Dado en Bruselas, el 18 de diciembre de 1971.

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, adoptado en Bruselas, el día dieciocho del mes de diciembre del año de mil novecientos setenta y uno.

Extingue el presente, en veintidós páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los siete días del mes de julio del año de mil novecientos noventa y cuatro, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo - Conste - Rúbrica.

BIBLIOGRAFIA.**LIBROS Y REVISTAS.**

Akehurst M.B., International Liability Arising out of Acts not Prohibited by International Law, Neatherlands Yearbook of International Law, vol. XVI, 1985.

American Journal of International Law, vol. 53, 1959.

Applegate, John S., The Perils of Unreasonable Risk: Information, Regulatory Policy and Toxic Substances Control, Columbia Law Review, vol. 91, num. 2, March 1991.

Arciniega Luna, Patricia, Legislación en Materia Ambiental, PEMEX LEX, Revista Juridica de Petróleos Mexicanos, nums. 13-14, julio-agosto, México 1989.

Barberis, Julio, Los Sujetos del Derecho Internacional Actual, editorial Tecnos, Colección de Ciencias Sociales, serie de Relaciones Internacionales, Madrid 1984.

Barboza, Julio, Responsabilidad Internacional por Actos no Prohibidos, Revista de Abogados del Colegio de Buenos Aires, tomo 50, num. 2, agosto de 1990.

Brañes, Raúl, Derecho Ambiental Mexicano, Fundación Universo Veintiuno A.C., México 1987.

Brañes, Raúl, Derecho Ambiental Mexicano, Fondo de Cultura Económica, México, 1994.

Brierly, J.L., The Basis of Obligation in International Law, Selected and edited by Sir Hersh Lauterpacht and C.H.M. Waldock, reprint of the edition of Oxford 1958, Germany 1977.

Brownlie, Ian, Principles of Public International Law, Claredon Press, London, 1973.

Brownlie, Ian, Principles of Public International Law, Oxford University Press, fourth edition, London, 1994.

Castañeda, Carlos, El Valor Jurídico de las Resoluciones de las Naciones Unidas, El Colegio de México, México 1967.

Combacau and Alland, D., "Primary" and "Secondary" Rules in the Law of State Responsibility Categorizing International Obligations, Neatherlands Yearbook of International Law, vol. XVI, 1985.

Colón, González, Federico, La Responsabilidad Legal por los Derrames de Petróleo, Revista del Colegio de Abogados de Puerto Rico, vol. 54, num. 1, enero-marzo 1993.

Chicago Law Bulletin, "Amoco Cádiz" Damages Disputed by the Associated Press, vol. 136, no. 52, Thursday, March 15, 1990.

David López, Alberto, Antecedentes y Comentarios del Accidente del Pozo Ixtoc-I y de los Juicios Derivados del Mismo en Estados Unidos de América en contra de Petróleos Mexicanos, PEMEX LEX, Revista de Petróleos Mexicanos, México.

Díaz, Luis Miguel, Responsabilidad del Estado y Contaminación Aspectos Jurídicos, editorial Porrúa, México 1982.

Effectiveness of International Environmental Agreements: Survey of Existing Legal Instruments, United Nations Conference on Environment and Development, I. Sand, Peter H., 341.762, England, 1992.

Fender E. James, Trouble Over Oiled Waters: Pollution Litigation Or Arbitration. The Ixtoc I Oil Well Blow-Out, Suffolk Transnational Law Journal, 1980, vol. 42.

Gaines, Sanford E. , "The Polluter -Pays Principle: From Economic Equiry to Environmental Ethos", Texas International Law Jopurnal, Vol. 26, 1991.

García Moreno, La Responsabilidad Internacional del Estado Revisada, Jurídica, revista jurídica de la Universidad Iberoamericana, México 1981.

Gómez-Robledo, Alonso, A Propósito del Ixtoc I, Anuario Jurídico, Vol. X, 1983, México, D.F.

Gómez-Robledo Verduzco, Alonso, Aspectos de la Reparación en Derecho Internacional, Boletín Mexicano de Derecho Comparado, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Nueva Serie, Año IX, num. 27, septiembre-diciembre México, 1976.

Gómez-Robledo Verduzco, Alonso, Responsabilidad Internacional por Daños Transfronterizos, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2a reimpresión México, 1992.

Gómez-Robledo Verdusco Alonso, El Nuevo Derecho del Mar, Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay, UNAM- Miguel Angel Porrúa, 1986.

Gómez-Robledo Verdusco, Alonso, Temas Selectos de Derecho Internacional, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México 1986.

Goldie, L.F.E., Liability for damage and the progressive development of international law, International Comparative and Law Quarterly, vol. 14, octubre de 1965.

Goldie, L.F.E., Concepts of strict and absolute liability and the ranking of liability in terms of relative exposure to risk, Neatherlands Yearbook of International Law, vol. XVI, Holanda, 1985

Green, L.C. International Law Through the Cases, London, 1980.

Handl, Liability as an Obligation Established by a Primary Rule of International Law, Neatherlands Yearbook of International Law, vol. XVI, 1985.

Hodgeson, Bryan, Alaska's Big Spill, Can The Wilderness Heal?, National Geographic Magazine, January, 1990.

Jessup, Philip C., compiler, Transnational Law in a Changing Society, Columbia University Press, U.S.A., 1972.

Kugami, Mitsuiro, traducido por Fernández-LealAvila, Roberto y Saviñón Díez de Sollano Adalberto, Voces del Asia Oriental. Posibilidades para el Desarrollo de América Latina, Editorial Ius, y Centro Lindavista, México 1996.

Kaplan, Marcos, Estado y Sociedad, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México 1978.

Kaplan, Marcos, Pémex, Ambiente y Energía, Los Retos del Futuro, "Aspectos Sociopolíticos del Medioambiente". Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM-PEMEX, México, 1995, p. 259.

Kaplan, Marcos, Revolución Tecnológica, Estado y Derecho, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México y Petróleos Mexicanos, México 1993, 4 tomos.

Kelsen, Hans, Principles of Public International Law, revised and edited by Robert W. Tucker, The John Hopkins University, second edition, U.S.A. 1967.

Khalafalla, el Rasheed Mohamed-Ahmed, International Liability for injurious consequences arising out of acts not prohibited by International Law, Victoria University of Wellington Law Review, vol. Inum. 1 February 1987.

Kiss, Alexandre and Shelton, Dinah, International Environmental Law, Transnational Publishers Incorporation, U.S.A., England, 1992.
Supplement Chronological Table 1994

Leonhard, Alan T., Ixtoc I: A test for Emerging Concept of the Patrimonial Sea, San Diego Law Review, vol. 17, April 1980.

Madden, Law of Environmental and Toxic Torts, West Publishing Company, U.S.A., reprint 1994.

Martínez Alfaro, Joaquín, Teoría de las Obligaciones, Editorial Porrúa, tercera reimpresión, México 1993.

McGarity, Thomas, International Regulation of Deliberate Release Biotechnologies, The Role of State Liability, Texas International Law Journal, vol. 26, no. 3, summer 1991, University of Austin, School of Law, U.S.A. 1991.

Menel, Stewart, Environmental Law and Policy, Little Brown and Company, U.S.A., 1994.

Moreno Treviño, Francisco, Jurisprudencia, Precedentes Judiciales obtenidos por Petróleos Mexicanos en Materia de Inmunidad Soberana, "El Caso del Pozo Ixtoc I", PEMEX LEX, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, núms. 23-24, mayo-junio de 1990, p.50.

New York Times, 20 de abril de 1984, en A1, col. 1
Ibidem, 28 de abril de 1984, en A2, col. 4.

Ortiz Reyes, Gabriel, Petróleos Mexicanos ante el Daño Ecológico, PEMEX LEX, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, num. 13-14, julio-agosto, México 1989.

Orosio, Abril, Convenios Internacionales Aplicables en Materia de Contaminación Marítima, Capítulo II de la Tesis para obtener el doctorado en derecho en la Universidad Nacional Autónoma de México, México 1995.

Parra, Araceli, Mtra. de la carrera de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, Información para una Conciencia Ecológica, 1995.

PEMEX, Marco Jurídico sobre la Contaminación del Mar por Derrame de Hidrocarburos., noviembre de 1995.

Pinto, M.C.W., Reflections on International Liability for Injurious Consequences Arising out of Acts Not Prohibited by International Law, Neatherlands Yearbook of International Law, vol. XVI, 1985.

Quentin-Baxter, Alison, Professor Quentin-Baxter's work on "International Liability for Injurious Consequences Arising out of Acts Not Prohibited by International Law", Victoria University of Wellington Law Review, vol. 1, num. 1., February 1987.

Raulin, Arnaud De , L'Épopée judiciaire de l'"Amoco Cádiz", Journal du Droit International, no. 1, vol. 120, Janvier, Février, Mars, Année 1993, France, 1993, Traducción por Evangelina Aguilera Shaufelberger, lic. en economía, México 1995.

Rest, Alfred, International Protection of the Environment and Liability- The Legal Responsibility between the States and Individuals in Cases of Transfrontier Pollution-, Institute for International and Comparative Law Review of the University of Cologne, Berlin 1978.

Rousseau, Charles, Droit International Public., Paris, Dalloz, 1965, tercera edición, colección Précis Dalloz.

Rosenthal, Linda y Raper, Carol, "Amoco Cádiz" and Limitation of Liability for Oil Spill Pollution: Domestic and International Solutions, Virginia Journal of Natural Resources Law, vol. 5, otoño de 1985.

Salgado y Salgado, José Eusebio, La Labor de la Organización Marítima Internacional en Favor de la Protección del Medio Marino., PEMEX LEX,

Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, nums. 13-14, julio-agosto, México 1989.

Salgado y Salgado, José Eusebio, Ley de Contaminación por Petróleo de los Estados Unidos, 1990., PEMEX LEX, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos.

Salgado y Salgado, José Eusebio, Doctor en Derecho, profesor de Carrera de la Universidad Nacional Autónoma de México, Importancia de los Convenios: Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969, (INTERVENTION/69); Internacional Sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos del 29 de Noviembre de 1969 y sus Protocolos de 1976, 1984, y 1992 (C.I.C/69/76/84/92); y el Internacional de Constitución de un "Fondo" Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1971 y sus Protocolos de 1976, 1984 y 1992, (FUND/71/76/84/92).

Salgado y Salgado, José Eusebio, "Un Homenaje a Don César Sepúlveda, Importancia del los Convenios Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos del 29 de Noviembre de 1969, (INTERVENTION/69); Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos del 29 de Noviembre de 1969 y sus Protocolos de 1976, 1984 y 1992, (C.I.C/69/71/84/92)., Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México 1995.

Salgado y Salgado, José Eusebio, Dr., Entró en Vigor Internacionalmente el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990, (Convenio OPCR/90).

Scovazzi and Treves, editors, World Treaties for the Protection of the Environment, Istituto per L'Ambiente, Italia 1992.

Seara Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público, Editorial Porrúa, decimocuarta reimpresión, México 1993.

Secretaría de Relaciones Exteriores, Tratados Celebrados por México, Senado de la República, México 1994.

Sepúlveda, César, Derecho Internacional, Porrúa, decimosexta reimpresión, México 1991.

Siqueiros, José Luis, La Responsabilidad de Petróleos Mexicanos en el caso del Pozo Ixtoc I, El Foro, Órgano de la Barra Mexicana, Colegio de Abogados, México, Sexta Época, No. 18, julio-septiembre, 1979.

Shaw, Bill, Winslet, Brenda J., Cross, Frank B, The Global Environment: A Proposal to Eliminate Marine Oil Pollution, Natural Resources Journal, University of New Mexico Law School, num1, vol 27, invierno 1987.

Simma, B., Self-contained regimes, Neatherlands Yearbook of International Law, vol. 1985.

Sinclair, Mark A., "The Environmental Cooperation Agreement Between Mexico and the United States: A Response to the Pollution Problems of The Borderlands", Cornell International Law Journal, vol 19, No. 1, Winter 1986, Lincoln, Nebraska, E.U.A.

Smith, Ernest, E. & Dzubekowski, John, S., A 50 Year Perspective on World Petroleum Arrangements.

Sorensen, Max, compilador, Manual de Derecho Internacional Público, "Fondo" de Cultura Económica, cuarta reimpresión, México 1992.

Springer, Allen L., International Law of Pollution: Protecting the Global Environment, Chapter V "The Evolving Law of State Responsibility for Pollution", Publisher Press, 1993.

Székely, Alberto & others, "Transboundary Hydrocarbon Resources: The Puerto Vallarta Draft Treaty", Natural Resources Journal, University of New Mexico School of Law, Winter, 1991.

Székely, Alberto, Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional, tomo V, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1990.

Vargas, Jorge A., "Contaminación de los Mares, El Ixtoc ante el Derecho Internacional", Comercio y Desarrollo, Año 1, Vol. II, número 11, julio-septiembre 1979, México D.F.

Vedross, Alfred, Derecho Internacional Público, Ed. Aguilar, 4a. reimpresión, España 1974.

Vuelta, revista mensual, julio de 1992, México.

Warren Kindt, John, "Ocean Resources and Marine Pollution: Putting the Development of Ocean Resources in Proper Perspective", Houston Journal of International Law, vol. 6, num. 2, Spring U.S.A., 1984.

West, James M., The Ixtoc I Oil Spill Litigation: Jurisdictional Disputes at the Threshold of Transnational Pollution Responsibility, Texas Journal of International Law, vo.. 16, Summer, U.S.A., 1981.

White, G., Legal Consequences of Wrongful Acts in International Economic Law, Neatherlands Yearbook of International Law, vol. XVI, Neatherlands, 1985.

Chapter VIII The Implementation of Conventions: From Treaty to Law, From Law to Compliance;

Chapter IX The Political Process and the Future of Environment Protection.

JURISPRUDENCIA.

Caso B/T Amoco Cádiz

Caso B/T Exxon Valdéz

Caso B/T Tanio

Caso Pozo Ixtoc-I

Caso del Estrecho de Corfú, Affaire du Detroit de Corfou (Fond), 9 avril 1949, Arret, Cour International de Justice, 4, 22

Caso del Gut Dam, 12 de febrero de 1968, International Legal Materials, 1969

Chorzow Factory Indemnity Case, 1928, Permanent Court of International Justice, Ser. A, No. 17, p. 29, ver. L. C. Green, International Law Through the Cases, Stevens & Sons Limited, second edition, London, 1959

Laudo arbitral de 1938 y de 1941 y el texto del acuerdo arbitral de 1935, Trial Smelter Case, Reports of International Arbitral Awards III, United Nations, Recueil des Sentences Arbitrales, vol. III.

DOCUMENTOS.

de Derecho Internacional:

Carta de las Naciones Unidas, San Francisco, 26 de julio de 1945.

Estatuto de la Corte Internacional de Justicia.

Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, Estocolmo, 5 a 16 de junio de 1972 (A/Conf.48/14/Rev.1), conocida como "Declaración de Estocolmo".

Informe de la Comisión Bruntland de 1985.

Declaración de Río de Janeiro sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, Río de Janeiro, 3 al 14 de junio de 1992, A/CONF.151/5, 7 de mayo de 1992, español, (original en inglés), conocida como "Declaración de Río".

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, Naciones Unidas, A/RES/44/228, 22 de marzo de 1990.

Resolución 1893, "Soberanía Permanente sobre los Recursos Naturales".

Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 1982.

Acuerdo Relativo a la Aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, A/RES/43/363.

World Charter for Nature, United Nations General Assembly Resolution 37/7, of 28 October 1982.

Carta de la Naturaleza (texto oficial en español).

Convención de Montego Bay sobre Derecho del Mar de 1982, conocida como "III Convemar".

Acuerdo Relativo a la Aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de Diciembre de 1982, A/RES/48/363.

Geneva Convention on the High Seas (1962), 13 U.S.T. 2312, T.I.A.S. 5200, 450 U.N.T.S. 82 y 1958 Geneva Convention on the Continental Shelf (1964) 15 U.S.T. 471, T.I.A.S. 5578, 499 U.N.T.S. 311.

Montreal Guidelines for the Protection of the Marine Environment Against Pollution From Land-based Sources, decision 13/18/II of these Governing Council of UNEP, of 24 May 1985.

Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Altamar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, Caracas, 1969, reimpreso por el Senado de la República en Tratados Celebrados por México, Apéndice IV (1969), Secretaría de Relaciones Exteriores, no ha sido publicado en el Diario Oficial, no llegó a entrar en vigor, en virtud de la adopción del Tratado de Montevideo, 1980 (ALADI), que entró en vigor el 18 de marzo de 1981 y esta reimpreso en el tomo XXVII.

Protocolo del Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Altamar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos,

Protocolo Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, 1973, publicado en el Diario Oficial del 19 de mayo de 1980.

Convención Internacional para la Prevención de la Polución de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, abierta a la firma en Londres, el 12 de mayo de 1954, suscrita por los Estados Unidos Mexicanos, el 10 de agosto de 1954, aprobada por el Senado, según Decreto publicado en el Diario Oficial del 31 de diciembre de 1951, el depósito del instrumento de aceptación se efectuó, el 10 de mayo de 1956, publicada en el Diario Oficial del 20 de julio de 1956.

Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (C.I.C.), del 29 de noviembre de 1969, y Protocolo Correspondiente, 973 U.N.D.S.3, reimpreso en International Legal Materials 9.45 (1970), aprobado por el Senado el 13 de diciembre de 1993, publicado D.O.F. 17 de enero de 1994, Decreto de Promulgación del 9 de agosto de 1994.
 Protocolo que lo modifica 1976
 Protocolo que lo modifica 1984
 Protocolo que lo modifica 1992.

Convenio Internacional sobre la Constitución del Fondo Internacional de Compensación por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 ("Fondo"), aprobado en Bruselas, el 18 de diciembre de 1971, aprobado

por el Senado de la República el 13 de diciembre de 1993, según decreto publicado en el D.O.F., el 17 de enero de 1994, depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional el 13 de mayo de 1994, decreto de Promulgación del Convenio 9 de agosto de 1994
 Protocolo que lo Modifica 1976
 Protocolo que lo Modifica 1984
 Protocolo que lo Modifica 1992.

Convención sobre la Intervención en caso de Derrame de Hidrocarburos de Altamar por el Estado Ribereño, 1969
 Protocolo que la modifica de 1973.

Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1973, Decreto de Promulgación del 9 de agosto de 1994 D.O.F.

Convenio Internacional Relativo a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques que Navegan en el Mar, del 10 de octubre de 1957.

Convenio Internacional sobre la Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, (SNP), 1996. LEG/CONF.110/DC.4, 2 de mayo de 1996, texto oficial en español, original en inglés.

Convención sobre Compensación por Contaminación Petrolera de Operaciones Fuera de la Costa que establece Responsabilidad Civil por Derrame de Hidrocarburos en el Mar del Norte, U.N.DOC. A/Conf. 62/WP.10/Rev.1 (1979) reimpreso en 18 International Legal Materials 689 (1979).

Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, publicado en el Diario Oficial del 16 de julio de 1975, hecho en México D.F., Washington, Londres y Moscú, el 29 de diciembre de 1972, aprobado por el Senado de la República Mexicana el 13 de diciembre de 1973, según Decreto publicado en el Diario Oficial del 27 de abril de 1975, entró en vigor el 30 de agosto de 1975.

Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988.

Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental de 1988.

Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996, LEG/CONF.110/DC.4; 2 May, 1996 texto oficial en español, original en inglés.

Acta Final de la Conferencia Internacional sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas y la Limitación de la Responsabilidad; LEG/CONF.10/DC.1; 2 May, 1996.

Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias, documento conocido como: London Convention, LC 1972, Amendment Group, second meeting, 9-12 May, 1994.

Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias, Proposed Amendments to the Convention and/or its annexes considerations and action for the "Second Tier"; Submitted by Greenpeace International, LC/AM, 2/4/5, 11 Feb 1994.

Convención de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación, publicado en el Diario Oficial del 9 de agosto de 1991.

"Noveno Informe sobre la Responsabilidad Internacional por las Consecuencias Perjudiciales de Actos no Prohibidos por el Derecho Internacional", 45o periodo de sesiones, Barboza, Julio, relator especial, Ginebra, 3 de mayo a 23 de julio de 1993, A/CN.4/450, 5 de abril de 1993, Naciones Unidas, También conocido como Plan Esquemático de Barboza.

Comision de Derecho Internacional:

Informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su:

- octavo periodo de sesiones, 23 de abril-4 de julio de 1956, A/3159
- noveno periodo de sesiones, 23 de abril-28 de junio de 1957, A/3623
- décimo periodo de sesiones, 28 de abril-4 de julio de 1958 A/ 3859
- duodécimo periodo de sesiones, 25 de abril-1 de julio de 1960
- decimoquinto periodo de sesiones, 6 de mayo-12 de julio de 1963
- decimosexto periodo de sesiones, 11 de mayo-24 de julio de 1964
- decimoséptimo periodo de sesiones, 3 al 28 de enero de 1966

- decimonoveno periodo de sesiones, 8 de mayo-14 de julio de 1967 A/6709/rev. 1
- vigésimo periodo de sesiones, 27 de mayo al 2 de agosto de 1968
- vigesimoprimer periodo de sesiones, 2 de junio al 8 de agosto de 1969
- vigesimosegundo periodo de sesiones del 26 de abril al 30 de julio de 1971
- vigesimocuarto periodo de sesiones del 2 de mayo al 7 de julio de 1972
- vigesimosexto periodo de sesiones del 6 de mayo al 26 de julio de 1974
- vigesimoséptimo periodo de sesiones 5 de mayo al 25 de julio de 1975

Yearbook of the International Law Commission, 1978, Vol. I, Summary Records of the Thirtieth session, 8 may-28 july 1978, A/CN.4/Ser. A/1978, United Nations

Yearbook of the International Law Commission, 1989, vol. II, part two, Report of the Commission to the General Assembly on the Work of its Forty-First Session, A/CN.4/Ser. A/1989/Add.1 (Part 2), United Nations.

de Derecho Regional e Interno:

Europa

Convención Europea de los Derechos del Hombre

Acuerdos Bilaterales

Anexo III Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Cooperación para la Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente en la Zona Fronteriza de 1983

Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre Movimientos Transfronterizos de Deshechos Peligrosos y Substancias Peligrosas de 1983

Acuerdo Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990. (Convenio OPCR/90), D.O.F. lunes 6 de febrero de 1990.

Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte, 1992.

México

Código Civil para el Distrito Federal, editorial Porrúa, México, 1993

Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección del Medio Ambiente, 1988, fecha de promulgación en el Diario Oficial de la Federación, 28 de enero de

1988, y fecha de promulgación de las Enmiendas a la LGEEPA, D.O.F. 13 de diciembre de 1996.

Estados Unidos de Norteamérica:

Selected Environmental Law Statutes, 1994-5 Educational Edition, West Publishing Company, U.S.A., 1990.

Water Quality Improvement Act de 1970, Federal Pollution Control Act Ammendments de 1972.

Clean Water Act de 1977.

Oil Pollution Act of 1977, Federal Legislation of the United States of America.

Oil Pollution Act of 1990, U.S.A., Public Law, 101-380, August, 18, 1990, Federal Legislation of the U.S.A.

Lev de Inmunidad Soberana de los Estados Unidos de Norteamérica. "Foreign Soverign Immunities Act", 1885.

DICCIONARIOS.

Bernhart, Rudolf, Encyclopedia of Public International Law, Ed. Elsevir, vol. I, London, 1992, p. 96-106.

Black's Law Dictionary, West Publishing Company, sixth edition, U.S.A. 1990.