

**Curso de Introducción a la Respuesta de
Derrames Accidentales de Petróleo y
Ejercicios de Aplicación**

IAPG-Colección



06A-628.16 D448 1996 0011235

Legislación nacional e internacional
sobre contaminación de las aguas

INSTITUTO ARGENTINO DEL PETROLEO	
BIBLIOTECA	
INVENTARIO	11235
MATERIA	
UBICACION	Est. CONGRESOS

**Legislación Nacional e Internacional
Sobre Contaminación de
las Aguas**

*Cap. Frag. D. Pacheco
(PNN)*

*Buenos Aires
26 al 29 de Noviembre de 1996*



LEGISLACION NACIONAL E INTERNACIONAL SOBRE CONTAMINACION DE LAS AGUAS

POR HIDROCARBUROS

SITUACION DE LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS A NIVEL MUNDIAL

El crecimiento constante del transporte marítimo, ha agudizado los problemas de seguridad del medio ambiente marino.-

El transporte de sustancias contaminantes, principalmente el petróleo, así como también productos químicos y sustancias peligrosas ha incrementado a partir del año 1954, sufriendo la flota mundial un crecimiento proporcional siendo muchos de los Buques Tanques de más de 500.000 toneladas.-

Este panorama hace que la consecuencia de un accidente pueda ser mucho más grave, fundamentalmente para el medio ambiente y la vida marina, afectando durante mucho tiempo a recursos como turismo y pesquería.

Si bien, la mayoría de los países industrializados son principalmente importadores de hidrocarburos, los ribereños se ven afectados por maniobras de limpiezas de tanques, tanto sea por lastrado en viajes de regreso o por maniobras llamadas "contaminación de tipo operacional".-

Del total de 1,47 millones de toneladas métricas que entran al mar cada año por pérdidas del transporte, 0,7 millones de toneladas pueden ser atribuidas a los residuos de carga que permanecen a bordo después de la descarga. Se deberá incluir en las pérdidas por transporte, las descargas de sentinas y sedimentos de combustible que alcanzan las 300.000 toneladas anuales generadas por todos los tipos de embarcaciones, el 33%. Del análisis de los derrames producidos por tanqueros en todo el mundo, un 75 % se produce en operaciones rutinarias, las colisiones y encalladuras representan un 10 % de todos los derrames de tanqueros pero por sus dimensiones son los que dan origen a la mayor parte de hidrocarburos derramado, finalmente también son fuentes de contaminación de las aguas las actividades de

exploración costa afuera y producción de hidrocarburos que provoquen pérdidas operacionales, el 2 %, los insumos terrestres y atmosféricos por drenaje industrial y urbano, el 37 %, polución atmosférica provocada por escapes de vehículos, el 9 % y por último filtraciones naturales, el 7 %.-

Estos problemas se han encarado por los distintos gobiernos, a nivel nacional, sin embargo, como el transporte de hidrocarburos por vía marítima es un tráfico de carácter internacional, debe resolverse este problema en ese plano principalmente.-

ANALISIS DE LA LEGISLACION INTERNACIONAL SOBRE CONTAMINACION DE LAS
AGUAS POR HIDROCARBUROS

La organización especializada de las Naciones Unidas, la O.M.I. (Organización Marítima Internacional), fijó en su creación, en 1958, entre sus responsabilidades más importantes, la de acrecentar la seguridad marítima y eficiencia de la navegación, creando el Comité de Seguridad Marítima, el que se abocó a examinar todo lo concerniente a la Ayuda a la Navegación, construcción y alistamiento de buques, manipulación de mercancías peligrosas, siendo este organismo el que llevó la iniciativa de generar la legislación actualizada internacionalmente para la contaminación del mar por hidrocarburos.-

El 1er. paso internacional para el contralor de la contaminación marina, se produjo en 1954, cuando en la Conferencia realizada en Londres adoptó el "Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos", cuya sigla es OLIPOL 54.-

Este estableció "zonas prohibidas" que se extendían hasta 50 millas de la costa, en donde se prohibía la descarga de hidrocarburos o mezclas oleosas con un contenido de 100 o más partes por millón.-

Posteriormente, en 1962, se establecieron, mediante una Conferencia Internacional, enmiendas referidas específicamente al intercambio de información y procedimientos legales, definiciones, registros de hidrocarburos, etc.-

En el año 1969, se adoptaron nuevas enmiendas, mediante la Asamblea de O.M.I., prohibiendo descargas de hidrocarburos resultantes de operaciones normales de buques tanque, en proporciones muy acotadas. debiendo llevar un Libro de Registro de Hidrocarburos a bordo, en donde se deberán asentar todas las operaciones relacionadas con el

hidrocarburo transportado. Sin embargo la necesidad de lastrar con agua de mar a los buques tanques sin carga a fin de darles condiciones marineras aceptables y su posterior descarga al mar de estas materias oleosas, hicieron incrementar "la contaminación operacional".-

A posteriori del OLIPOL 54/69, la O.M.I. celebró el "Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques" MARPOL 73, siendo su propósito principal, eliminar la contaminación operacional y accidental.

El establecimiento de normas uniformes garantiza la adecuada protección de las personas, los bienes y el medio ambiente permitiendo al mismo tiempo que subsista suficiente flexibilidad para la explotación comercial de los buques con arreglo a distintos criterios nacionales.-

Estableciendo un régimen jurídico concreto, dándole a las autoridades nacionales, los aspectos técnicos a atender y a las empresas navieras un marco normativo que permita atender la actividad comercial en un sistema estable. Siendo medidas a aplicar a buques existentes y a petroleros nuevos, aplicándose a éstos fundamentalmente, instalaciones de tanque de lastre separado, medios para lavados con crudos y sistemas de gas inerte de protección.-

Las naciones signatarias de este Convenio, sustituirían con este mecanismo internacional, el Convenio OLIPOL 54.-

Posteriormente, en el año 1974, la O.M.I. celebró el "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar" (SOLAS 74), teniendo gran importancia en cuanto a la prevención de la contaminación al establecer medidas relacionadas con el compartimentado, estabilidad, máquinas e instalaciones eléctricas y prevención de incendios, dispositivos de salvamento, radiotelegrafía y radiotelefonía.-

✓

Estos Convenios, MARPOL 73 y SOLAS 74, significaron un gran adelanto a la Seguridad Marítima Internacional.-

También en el plano internacional, luego del accidente del "TORREY CANNYON" en 1967 y como consecuencia de los daños causados y de los vacíos jurídicos sobre responsabilidad sobre los mismos, hizo necesario la creación del Comité Jurídico de la O.M.I., y la convocatoria a una Conferencia Internacional en 1969, de la que se crearon 2 convenios:

el 1ero. fue el "Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos", sigla CLC 1969. Este Convenio CLC se aplica en el territorio y mar territorial, zona económica exclusiva del Estado parte, establece los casos de no imputabilidad y de responsabilidad, fundamentándola en la intencionalidad, actos de guerra, fenómenos naturales, falta de ayudas a la navegación. El establecimiento de un límite monetario para la responsabilidad del armador, dió origen al Protocolo que modificó el Artículo V del Convenio, estableciendo un límite de responsabilidad respecto a cada siniestro en una cuantía (total de 133) unidades de Cuenta por Tonelada de Arqueo.-

Esta Unidad de cuenta es el Derecho Especial de Giro como está definido en el Fondo Monetario Internacional, vinculándolo con la moneda nacional como base de valor, cuando no sea posible por no ser miembro del FMI, el Estado parte tomará como Unidad monetaria, 65.5 centigramos de oro.-

El Protocolo de 1994 enmendó nuevamente el CLC estableciendo nuevos límites en la responsabilidad civil del propietario del buque, para obtener esos nuevos beneficios, se deberá constituir un fondo o garantía bancaria.-

Este Convenio obliga al Estado signatario a otorgar un Certificado que

atestigüe que el Seguro o garantía financiera establecida, tiene plena vigencia.-

Por último se deja establecida la posibilidad de enmienda de los límites de responsabilidad mediante un procedimiento de petición de 4 miembros contratantes.-

Esta modificación del Convenio fue ante la ocurrencia de accidentes que hacían insuficiente los montos disponibles en el Convenio CLC y ante la presión de los armadores por distribuir el peso de la responsabilidad con los dueños de la carga, que dió origen en 1971 a una nueva Conferencia que estableció al 2do. Convenio llamado "Convenio Internacional Sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos", sigla FONDO 1971.-

Con el fin de complementar el CLC y no trasladar solo al propietario del buque las consecuencias económicas de daños sino también con los intereses de la carga, y asegurar una plena indemnización a las víctimas de daños de la contaminación.-

Este Convenio contempla a los que en alguna medida no, hayan obtenido una plena y adecuada compensación del CLC.-

Obliga a los buques a cumplir el SOLAS, el MARPOL, y el Convenio de Líneas de Carga y el Reglamento para prevenir abordajes a efectos de poder recurrir a dicho fondo de indemnización.-

Vinculado al accidente del "TORREY CANNYON", se aprobó también sobre la Conferencia Jurídica de 1969, el "Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en caso de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos", sigla INTERVENTIONS 1969.-

Este instrumento permite al Estado ribereño tomar las medidas necesarias en alta mar para controlar y preveer el riesgo o contaminación que pueda producirse por un buque, se incluye la

intervención en las operaciones del buque, pero se establece la posibilidad de que el armador ejerza su derecho de compensación por medidas necesarias del Estado ribereño.-

Establece un procedimiento para que el Estado ribereño afectado ejerza su derecho de protección ante un accidente marítimo con derrame de hidrocarburos, en donde dicho Estado consultará con los otros Estados antes de tomar medida alguna en particular con el del Pabellón del Estado o Estados de los buques afectados.-

Se establece un procedimiento para la coordinación cuando existen diferencias entre las partes interesadas y un Tribunal Arbitral para dirimir procedimientos en caso de no prosperar la conciliación entre las partes.-

En 1973 se adjuntó a este Convenio un Protocolo a fin de definir las "sustancias distintas a hidrocarburos", un listado establecido por el Comité de Protección del Medio Marino, que, resultantes de un siniestro marítimo o relacionado a él pueda provocar daños en el litoral de un Estado o en sus intereses conexos a él.-

Estos Convenios han sido reforzados en su ejecución por lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar del año 1982, firmada en Montego Bay (Jamaica) en diciembre del año 1982, en donde se establecieron medidas para protección y preservación del medio marino, previniendo, reduciendo y controlando la contaminación, estableciéndose que los Estados partes, deberían elaborar planes de emergencias contra la contaminación, tanto sea causada por buques, provocada de la atmósfera, de fuentes terrestres, de explotaciones de los fondos marinos. Estableciendo mecanismos para la imposición de sanciones pecuniarias y estableciendo el concepto de responsabilidad de los Estados en la protección y conservación del medio marino.-

Reforzando a través de su Artículo 237, las obligaciones contraídas por los Estados en virtud de Convenciones especiales, que sean signatarios, para la protección y preservación del medio marino, reforzando con esto la ejecución de los Convenios Internacionales

Tendiendo a aumentar considerablemente los esfuerzos de los Estados en la protección del medio marino e intentando conciliar el derecho y responsabilidad de las tres categorías de Estados en juego, en el problema de la contaminación causada por buques como son los Estados ribereños, cuyas zonas marítimas son cruzadas por buques de Estados extranjeros, Estados donde los buques están registrados y cuyo pabellón enarbolara y Estados cuyos puertos son visitados por buques extranjeros.-

LEGISLACION NACIONAL SOBRE CONTAMINACION DEL AGUA POR HIDROCARBUROS

La Legislación Nacional de la República Oriental del Uruguay, presenta como antecedente primario sobre la contaminación de las aguas, el establecido en el Decreto Reglamentario de la 1ra. Ley de Pesca de 1910, el que prohíbe, mediante el Art. 6to. del Decreto del 26-XII-914, Reglamentario "la prohibición de arrojar a las aguas, materias que puedan matar a los peces".-

Posteriormente la Ley 13.833, Ley de Pesca del año 1969, establece en su Artículo 12 "la prohibición de polución de las aguas".-

La ratificación de los Convenios OLIPOL 54 y MARPOL 73/78 fue realizada mediante las Leyes 13.924, 14.880 y 14.885, siendo ratificado el Convenio SOLAS 74 por la Ley 14.879 y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por la Ley 17.287.-

Estas ratificaciones, responsabiliza fundamentalmente a la Administración Nacional de que los buques bajo su bandera, sean construidos, equipados y mantenidos, cumpliendo las normas establecidas en los Convenios MARPOL y SOLAS, debiendo los buques ser objeto de reconocimiento durante su construcción y luego periódicamente, debiendo emitir los siguientes certificados referidos a la contaminación marina:

CONVENIO "SOLAS"

- Certificado Internacional de aptitud para transporte de productos químicos peligrosos.
- Certificado Internacional de aptitud para transporte de gases licuados a granel.

CONVENIO "MARPOL"

- Certificado Internacional de prevención de la Contaminación Marina por Hidrocarburos, con su suplemento de construcción y equipo (IOPP).
- Certificado Internacional de prevención de la Contaminación para el Transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (NLS).
- Certificado de Prevención de la Contaminación por aguas sucias (1973).

Jo



Nuestro país y la República Argentina, al celebrar sus Tratados de Límites y Estatutos sobre el Río de la Plata y su Frente Marítimo y Tratado de Límites del Río Uruguay y estatuto respectivo, Leyes Nros. 14.521 y 14.145, establecieron respectivamente el marco legal a ser aplicado para la contaminación, estando cada nación obligada a proteger y preservar el medio acuático de conformidad a lo establecido en los Convenios Internacionales aplicables a esta materia. Haciendo responsables por los daños inferidos como consecuencia de la contaminación causada por sus actividades propias o por las de personas físicas o jurídicas de cada territorio.-

Este marco legal, se vió reforzado cuando, respecto al tema de contaminación se celebró el "Convenio de Cooperación para Prevenir y Luchar contra la Contaminación del Medio Ambiente Acuático" producido por hidrocarburos y sustancias perjudiciales, el 16-IX-87 y ratificado por la Ley 16.972.-

El objetivo es armonizar las respectivas políticas nacionales y establecer Planes de Contingencia y procedimientos compatibles para desarrollar y fortalecer la capacidad de acción conjunta.-

Resultando innovador al establecer su competencia en cualquier fuente de origen, captando incluso las emisiones terrestres y las de costa afuera como ser los fangos de perforación.-

Este Convenio también obliga a las partes a adoptar exigencias técnicas similares y sanciones correlativas para las infracciones legales en esta materia. Debiéndose recíprocamente informar sobre modificaciones en las respectivas reglamentaciones y realizar Planes de Contingencia compatibles.-

El marco legal que regula el accionar ante derrames a nivel nacional se estableció por Ley N° 16.688 del año 1994, que establece un régimen de prevención ante la posible contaminación de la aguas de jurisdicción nacional proveniente de buques, aeronaves y artefactos navales.-

estableciendo los procedimientos ante incidentes, el tipo de sanciones y la puesta en ejecución de medidas de neutralización.-

Estableciendo la obligatoriedad de los organismos del Estado (Militares, Civiles y Municipales) que tengan potencial, a efectos de ceder sus facilidades ante un incidente por derrame, creando un fondo de prevención y lucha de la contaminación de las aguas y estableciendo el monto máximo a aplicar por concepto de multas ante derrames, el que será de U.R. 10.000.-

Nuestro país no ha ratificado por Ley los Convenios LDC de Prevención por vertimientos de desechos y otras materias así como el INTERVENTIONS 69/73 relativo a la intervención en alta mar en caso de accidentes que causen contaminación por hidrocarburos 1969. Estando actualmente a estudio legislativo la ratificación del Convenio CLC/69/76 sobre Responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos así como también el FONDO 74/76 de Constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación por hidrocarburos, siendo esto de suma importancia al expirar en febrero de 1997 los Convenios privados CRISTAL y TOVALOV que generaban un seguro privado ante accidentes por transporte de hidrocarburos.-

Cabe agregar que en el Decreto 100/91 que reglamenta el Uso de Espacios Acuáticos, Costeros y Portuarios, establece la contravención al derrame y alije de petróleo.-

Por último, la Prefectura Nacional Naval, autoridad marítima competente en la seguridad de la navegación, ha efectuado el Plan de Contingencia Nacional, que prevé una organización y procedimientos para administrar una situación de derrame, garantizando una respuesta pronta y eficaz mediante una estructura operacional viable, teniendo identificadas las zonas costeras sensibles y prioritarias para su protección y limpieza, así como el equipo adecuado y una política de uso de dispersantes, teniendo recursos humanos entrenados.-

Capitán de Fragata (CP)

Daniel Pacheco Rivera
Prefecto del Puerto de Salto