

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

IAPG-Colección



06A-628.16 D448 1996 0011234

*Legislación nacional e internacional
sobre contaminación de las aguas*

INSTITUTO ARGENTINO DEL PETROLEO
BIBLIOTECA

INVENTARIO 11234

MATERIA

UBICACION EST. CONGRESOS

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

*Pref. M. Roitbarg
(PNA)*

*Buenos Aires
26 al 29 de Noviembre de 1996*



Legislación Nacional e Internacional Sobre Contaminación de las Aguas



AUTOR: Prefecto Abogado MARIO EDUARDO ROITBARG

INSTITUCION: PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

CARGO: Jefe del Departamento Asuntos Legales de la Dirección de Protección del Medio Ambiente.

La creciente actividad navegatoria experimentada en los últimos años en nuestro país, ha traído aparejado el incremento de fenómenos asociados a este hecho técnico, tales como la multiplicación de incidentes contaminantes y la acentuación del riesgo de accidentes vinculados al transporte marítimo y fluvial de mercancías peligrosas.

En este ámbito tan particular como lo es el medio acuático, pueden señalarse dos hitos significativos que conmocionaron oportunamente a la opinión pública y cuyas consecuencias de orden técnico y jurídico exceden el marco no sólo institucional, sino de nuestro país mismo: El accidente protagonizado en 1989 por el buque petrolero EXXON VALDEZ frente a las costas de Alaska y la travesía emprendida desde Japón hasta Francia por el buque PACIFIC PINTAIL en 1995, el que transportaba residuos radiactivos destinados a su reciclado y posterior utilización como combustible nuclear.

El primero de los casos mencionados estimuló el accionar de organismos especializados de Naciones Unidas como la Organización Marítima Internacional, que en el breve lapso de un año dio a luz un convenio internacional que persigue la prevención de la ocurrencia de hechos similares en el futuro o, ante su eventual inevitabilidad, su más rápida y eficaz neutralización, evitando mayores daños al medio marino. Este Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (OPRC/90), aceptado por la República Argentina por Ley N° 24.292, tiene a la Prefectura Naval Argentina como su Autoridad de Aplicación.

El caso del Pacific Pintail, cuya travesía se cumplió sin incidentes, despertó un coro de protestas tan evidente y promocionado en la comunidad internacional, que la misma organización ya señalada se encuentra gestando un convenio internacional para regular el tráfico sin riesgo de este tipo de buques.

Si a todo esto unimos otros elementos presentes en la sociedad actual, como el renovado interés en la preservación del medio ambiente en general, cuya manifestación más evidente la constituyó la reunión internacional que se conociera como ECO'92, podemos afirmar sin ambages que todos los estamentos de la sociedad deben prepararse para afrontar los desafíos de la vertiginosa evolución que el tema ambiental plantea.

La Prefectura Naval Argentina, por circunstancias que hacen al cumplimiento de funciones específicas en el tema que le confiere la legislación vigente, no puede permanecer ajena a este proceso.

De allí que, respondiendo a las crecientes necesidades a que hacíamos mención, nuestra Institución resolvió proceder a la modificación de su orgánica, creando la Dirección de Protección del Medio Ambiente a partir del 11 de diciembre de 1995.

Esta Dirección, integrada con personal Superior y Subalterno que revistaba en el ex Departamento Contaminación y Mercancías Peligrosas, dará respuesta funcional a los nuevos desafíos a que hiciéramos mención, imprimiendo una renovada tónica a la actividad a la que debe su nombre, atendiendo a los avances de la tecnología específica y de la informática, del derecho como base de las futuras y más perfeccionadas reglamentaciones, así como de nuevas técnicas operativas en la lucha contra la contaminación del medio acuático.

En lo externo, su accionar se ha visto reclamado por solicitudes de asesoramiento de entes nacionales y provinciales, de participación en foros donde se debate la problemática ambiental y, en los últimos tiempos, por requerimientos de instrucción en temas ambientales de diversas fuerzas policiales de nuestro país.

LEGISLACION INTERNA ESPECIFICA: LA LEY N° 22.190

Antes de comenzar con el análisis sistemático de esta ley, cabe efectuar una aclaración previa relacionada con el tema de la

contaminación de las aguas por buques y los convenios vigentes internacionalmente al respecto.

En el año 1954, en el seno de la entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (O.C.M.I.) y hoy Organización Marítima Internacional (O.M.I.), se aprueba el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, vulgarmente conocido como OILPOL/54, que experimenta luego ciertas reformas instrumentadas a través de un Protocolo adoptado en el año 1962. Este convenio fue aprobado por la Argentina a través del dictado de la Ley N° 21.353. Cabe hacer notar que el convenio del caso adquirió vigencia internacional el 26/07/58 y que nuestro país depositó el instrumento de ratificación el 30/12/76.

Cabe resaltar que, en el tema de la contaminación de las aguas por buques, el OILPOL/54 constituyó un avance en su época, pero el hecho de abarcar sólo hidrocarburos pesados y tratar exclusivamente el control operacional de los buques para evitar dicha contaminación, provocó su rápida desactualización.

En 1973, el mismo organismo internacional ya citado promovió la aprobación del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar Producida por los Buques, complementado luego con un Protocolo suscripto en 1978 y que se conoce desde ese entonces con la denominación de MARPOL 73/78. Este convenio, de concepción moderna, atiende el tema buque en integralidad, adoptando previsiones sobre diseño de los mismos y dispositivos que deben llevar a bordo para prevenir emisiones contaminantes, entre otros temas.

El convenio MARPOL 73/78 adquirió vigencia internacional el 02/10/83. La República Argentina lo aprobó por Ley N° 24.089, depositando el instrumento de ratificación en la OMI en el mes de agosto de 1993.

Cabe aclarar que, previéndose que la aprobación por ley de este convenio podía llevar un prolongado trámite legislativo (el Convenio OILPOL/54 se aprobó casi 18 años después de adquirida su vigencia internacional) lo que podía afectar a la flota mercante argentina por el carácter universalista del Convenio MARPOL 73/78, el Gobierno Nacional tomó la decisión política de dictar una ley que contuviera los grandes lineamientos de este moderno convenio, que se complementaría con el dictado de una reglamentación adecuada. Tal ha sido la Ley N° 22.190.

Como paso previo al tratamiento de las infracciones a la ley y su juzgamiento, debemos referirnos al eventual recupero de los gastos de limpieza. La ley, en su artículo 14, establece la responsabilidad solidaria y objetiva en tal sentido de los propietarios y armadores de los buques y artefactos navales que hubieren causado la contaminación, independientemente que el hecho generador de la misma constituya o no infracción. A la vez, las facturas emitidas en concepto de gastos de limpieza gozan de un procedimiento de cobro privilegiado, similar a la vía de apremio fiscal. Se prevé asimismo la prestación de fianza obligatoria -vía judicial-, como medida asegurativa del cobro perseguido, bajo apercibimiento de detención del buque o de otros buques del mismo armador si el causante hubiere salido de aguas jurisdiccionales.

Las infracciones al régimen legal están penadas con apercibimiento, suspensión, cancelación de la habilitación y multa, pudiendo llegar incluso a la prohibición de navegar del buque.

La instrucción de los sumarios y juzgamiento de las causas contravencionales está a cargo de la Prefectura Naval Argentina, habiéndose previsto respecto del pago de multas un sistema de cauciones similar al ya explicitado.

LA AMPLIACION DEL MARCO NORMATIVO

A consecuencia de uno de los hechos ya mencionados, esto es el accidente contaminante protagonizado en 1989 por el buque petrolero EXXON VALDEZ, los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI), promovieron la rápida adopción de un convenio internacional que estimulara la preparación de los países para hacer frente a grandes derrames de hidrocarburos, con el establecimiento de sistemas nacionales de lucha contra la contaminación por hidrocarburos con organización normalizada, privilegiando asimismo la colaboración del Estado con las empresas petroleras y la cooperación internacional entre países.

Así nace, en el año 1990, el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, vulgarmente conocido con la sigla OPRC/90, que fuera ratificado por la República Argentina a través de la Ley N° 24.292.

✓

Sin entrar a analizar en detalle las disposiciones del Convenio, podemos adelantar que, como Autoridad de Aplicación del mismo la Prefectura exigirá a los buques, empresas explotadoras de unidades mar adentro de prospección y explotación petrolíferas, autoridades y empresas a cargo de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos, que dispongan de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, sancionando tanto el incumplimiento que implique la falta de presentación de planes como la contaminación que se produzca. Debemos dejar constancia que, antes del dictado de la Ley N° 24.292, la Prefectura no podía incursionar en el tema contaminación de las aguas por parte de estos elementos, debiéndose atender sólo a la producida por los buques y artefactos navales.

La reglamentación de la ley - Título 8 del REGINAVE

Podemos definir al "Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre" (REGINAVE) como la reglamentación -en lo que hace al derecho administrativo- de la Ley de la Navegación (Ley N° 20.094). No obstante, esto no deja de ser una generalización, dado que el REGINAVE contiene reglamentaciones que exceden el marco legal antedicho. Prueba de ello es el Título 8 del REGINAVE, incorporado a este plexo normativo por Decreto N° 1886/83 y que conforma la reglamentación de la Ley N° 22.190.

Este título reconoce como su antecedente inmediato el Convenio Internacional MARPOL 73/78, si bien ha sido adaptado a nuestra realidad nacional -sin descuidar su normativa internacional- y complementado en otros aspectos.

Está dividido en 6 capítulos, denominados respectivamente:

- 1.- De la prevención de la contaminación de las aguas por hidrocarburos.
- 2.- De la prevención de la contaminación de las aguas por aguas sucias.
- 3.- De la prevención de la contaminación de las aguas por basuras.
- 4.- De la prevención de la contaminación atmosférica por humo y hollín.



- 5.- De la prevención de la contaminación de las aguas por vertimiento de desechos y otras materias.
- 6.- De la prevención de la contaminación de las aguas por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.

En esta instancia, debe efectuarse una importante aclaración. Estando en vías de concreción la firma del decreto del Poder Ejecutivo Nacional que aprobará la reglamentación de la Ley N° 24.292, aprobatoria del también mencionado Convenio OPRC/90, dicha reglamentación se incorporará a este título del REGINAVE.

Ordenanzas Marítimas referidas al tema

La multiplicidad de situaciones que se plantean al entrar en vigor un nuevo cuerpo normativo como el ya referido Título 8 del REGINAVE, exige sin duda el afinamiento de detalles, la atención de aspectos que una reglamentación general no puede captar, ya sea por resultar éstos meramente procedimentales, o para no volverse sobreabundante o muy profusa dicha reglamentación, so pena de convertirse en un verdadero código en la materia.

El ya mencionado Decreto 1886/83, en su artículo 2º, autoriza a la Prefectura Naval Argentina a proceder al dictado de las normas complementarias que sean necesarias.

Esto merece dos comentarios: En principio, nadie más capacitado para el dictado de esas normas complementarias que la propia Autoridad de Aplicación, es decir, la Prefectura Naval Argentina. En cuanto a la instrumentación de esas disposiciones, el medio apto para ello resultan ser las llamadas ordenanzas marítimas, normas de carácter administrativo dictadas por la máxima jerarquía institucional, el Sr. Prefecto Nacional y previstas en el artículo 5º, inciso a), apartado 2. de la Ley N° 18.398.

Publicidad de las normas: Los boletines informativos para la Marina Mercante.

Todo acto administrativo, para su plena operatividad, debe cumplir con un requisito indispensable: La publicidad del mismo. A partir de ese momento recién cobra fuerza la presunción legal de que la ley (en sentido formal, ya que esta expresión involucra normas que no son leyes, como decretos, ordenanzas, disposiciones, etc.) se considera conocida por todos.

Las leyes y decretos, a los fines de ser conocidos, son publicados en el Boletín Oficial, órgano de publicidad suficientemente difundido como para merecer mayores comentarios.

Las ordenanzas marítimas, tomando en consideración sus destinatarios, se publican en los boletines informativos para la Marina Mercante, publicación de la Prefectura Naval Argentina que reproduce leyes, decretos, ordenanzas y disposiciones de interés para el sector.

COSTOS DE UN DERRAME
SEGUROS Y RESPONSABILIDADES



1. INTRODUCCION

Debemos tener presente que todo derrame de petróleo en el mar producirá efectos de diversa índole: ecológicos, económicos, sociales, etc, que afectarán a la comunidad en su conjunto o en forma individual.

Como ejemplo de ello tendremos a pescadores que no pueden hacerse al mar, industrias que no pueden tomar agua para refrigerar sus maquinarias, buques que no podrán navegar, turistas que no podrán gozar del esparcimiento en las playas, especies ictícolas que se verán afectadas, aves acuáticas que resultarán dañadas, etc.; estos son sólo algunos ejemplos, pero la afectación puede ser muy extensa en la vida de las comunidades costeras.

Algunos de los efectos adversos de la contaminación marina producida por un derrame de petróleo difícilmente puedan ser medidos económicamente, ya que muchas veces el daño sobre la biomasa, sobre algunas especies de aves, sobre el conjunto de la ecología local resulta intangible y por otra parte la ausencia de investigación en algunos campos de los mencionados nos impide conocer el estado previo al derrame, con lo cual todo monitoreo posterior permite conocer los estadios post-derrame, pero no permite realizar comparaciones.

En mayor o en menor medida, casi todos estos efectos podrán valuarse en un perjuicio económico; por un lado existirán gastos por las medidas preventivas y de acción efectiva que se hallan desarrollado y por otro, tendremos resarcimientos económicos por perjuicios tangibles que se materializan a través de multas e indemnizaciones.

Resulta necesario recordar que, si bien los adelantos tecnológicos han dotado a la industria naval y, por extensión, a los buques tanque de diseño y equipamiento moderno que procuran evitar los derrames de hidrocarburos, lo cual está unido a una rigurosa normativa internacional, nunca podrá evitarse totalmente la contaminación del medio acuático.

A este hecho contribuyen los accidentes marítimos y los errores de operaciones de los buques tanque; los errores del ser humano, ya sea por desconocimiento de la función, por fatiga de la tripulación de guardia o por irresponsabilidad constituyen un segmento importante en la evaluación de los derrames de petróleo y pueden

afectar a algunos siniestros marítimos y a todos los errores operativos.

Si bien la contaminación del medio marino por razones operativas, las cuales se suceden sin interrupción todos los días del año y en todos los mares del mundo, es mayor que la contaminación por accidentes, es ésta última la que concita la mayor atención tanto de las autoridades, como de la población y de los medios de comunicación social.

Ello es así toda vez que la contaminación accidental suele ser de grandes proporciones, puntual, llamativa y potencialmente incontrolable.

Son muchos los accidentes que han sucedido en el último cuarto de siglo, pero algunos de ellos han dejado huellas imborrables, marcando vacíos legales, técnicos, operativos, administrativos, organizativos, etc.

Entre estos podemos citar como los más tristemente célebres al accidente del "Torrey Canyon" en 1967 frente a las costas inglesas, al "Amoco Cadiz" en la década del 70 en las costas francesas, a la plataforma "Ixtoc I" y al "Mega Borg" en el Golfo de México, al "Exxon Valdez" en Alaska en 1989 y en diciembre de 1992 y enero de 1993 sucedieron dos siniestros casi simultáneos, en los cuales hubo que lamentar pérdidas de todo tipo, producidas por el "Aegean Sea" en el Puerto de La Coruña y por el "Braer" en las costas de las Islas Shetland.

Si bien los mayores accidentes de buques tanque petroleros han sucedido en el hemisferio norte, lo cual es comprensible debido a la mayor producción y al mayor consumo de hidrocarburos, en el hemisferio sur, más precisamente en el Estrecho de Magallanes, el buque tanque "Metula" tuvo un siniestro en 1974, en el cual se derramaron aproximadamente 53.500 toneladas.

2. COSTOS

Al producirse un siniestro marítimo que conlleva un derrame de petróleo han de producirse una serie de erogaciones de diversa índole que estarán a cargo de diferentes entes o empresas.

Por un lado debe quedar bien claro cual es el organismo, público o privado, que asume la responsabilidad de las operaciones de control del derrame, como así también si las acciones son conjuntas o realizadas por algún acuerdo interempresario.

Los costos más rápidos de visualizar son los de reparación del buque y su lucro cesante (off-hire) más los correspondientes al

valor de plaza del petróleo derramado, el cual en una proporción importante no se recupera.

El segundo rubro trascendente está integrado por las operaciones que se realicen, sean estas de carácter preventivo o claramente de contención y limpieza; en este rubro podemos encontrar:

- contrataciones de aviones y helicópteros, tanto de transporte de equipos y personal como de seguimiento de la mancha;
- embarcaciones de todo tipo para remolque de barreras, aplicación de dispersantes, buques de apoyo logístico -en casos de gran envergadura y en zonas de difícil acceso terrestre-, etc;
- dispersantes;
- barreras, skimmers, sogas oleofílicas, material sorbente, etc;
- gastos de personal de operaciones, incluyendo transporte aéreo, alojamiento en hoteles, alimentación, vestuario, equipo especial, asistencia sanitaria, etc;
- alquiler de maquinaria para limpieza de playas, camiones, transportes de personal, etc;
- personal técnico y asesores especiales (aseguradores, buzos, biólogos, oceanógrafos, meteorólogos, abogados, ornitólogos, etc,);
- tanques de almacenaje, camiones tanque y/o atmosféricos, pillow-tanks, etc.
- atención de animales contaminados;
- comunicaciones nacionales e internacionales;
- limpieza de los equipos, reparaciones y reposición de aquellos que hayan sufrido deterioros.

El tercer rubro importante está compuesto por las indemnizaciones que deben afrontarse con motivo de los reclamos de terceros que se han visto afectados por el derrame. Aquí la lista de posibles damnificados puede ser enorme y va a variar acorde con las características del derrame; en forma indicativa se puede mencionar a:

- industrias que deban parar su producción;
 - buques que no puedan tomar o dejar puerto;
- //

- propietarios de yates y embarcaciones deportivas que hayan sido afectados por el derrame;
- actividad turística en general y hotelera en particular;
- comunidad pesquera que no puede operar;

Todos los gastos que se realicen deben estar plenamente justificados y debidamente registrados, ya que será luego de fundamental importancia al momento de lograr el reembolso por parte de los sistemas de indemnización vigentes.

3. SEGUROS Y RESPONSABILIDAD

De todos los derrames mencionados, el más famoso y el que marcó un vacío legal trascendente fue el del "Torrey Canyon", que trajo aparejado que en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) se realizara en el año 1969 una conferencia internacional que dio origen a dos normas:

- El Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (CLC, 1969).
- El Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en caso de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (1969).

Posteriormente, en 1971, otra conferencia dio origen al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (FUND, 1971). Este convenio surgió como producto de que al dueño de la carga también se lo considera solidariamente responsable por los daños causados y por lo tanto establece la contribución económica del dueño del petróleo.

En forma independiente los armadores de buques tanque y la industria petrolera interpretaron que mientras los mecanismos legales se ponían en vigor -con sus lógicas demoras- era necesario lograr acuerdos operativos que los protegieran. Así surgen los acuerdos TOVALOP y CRISTAL.

Acorde con nuestra legislación, es el Estado Nacional el que asume la dirección superior de las operaciones, dejando a las empresas que conduzcan las operaciones en tanto y en cuanto estas no se vean sobrepasadas en su capacidad.

3.1 Responsabilidad acorde a la legislación nacional

El Código Civil establece que el propietario de la cosa riesgosa (hidrocarburo) sería responsable en caso de un derrame, pero a la vez sobre el guardián o custodio (armador o transportador) podría recaer también la responsabilidad, siendo la misma *objetiva e integral*.

La doctrina sostiene que la responsabilidad extracontractual del armador se rige por las normas de la Ley de la Navegación, con lo cual se está entonces ante una responsabilidad *subjetiva y limitada*. Dicha limitación alcanza al valor del buque al final del viaje más los fletes brutos a percibir por ese viaje y el de los créditos a su favor que hayan nacido durante el mismo.

Debe considerarse así que por ser una ley específica, la misma debería tener primacía sobre la ley general. Por otra parte debe compartirse la idea de que el valor del buque y de los fletes resulta, en la inmensa mayoría de los casos, una suma exigua para indemnizar a los damnificados, como así también que el procedimiento judicial de reclamo resulta largo y engorroso, por lo cual puede suponerse que la indemnización no será efectivizada en tiempo y en forma.

La Ley N° 22.190 que establece el régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas por buques y artefactos navales, en su artículo 14 se refiere a los gastos realizados en concepto de limpieza de aguas y costas por contaminación.

En este caso se determina la responsabilidad *solidaria y objetiva* del propietario y armador, pero no preceptúa una limitación de esa responsabilidad.

Debe tenerse presente que dicho artículo norma sobre la limpieza de aguas y costas, pero nada dice sobre indemnizaciones por lucro cesante o perjuicios indirectos.

3.2 Convenio de Responsabilidad Civil de 1969

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CLC 69), fue enmendado por sendos protocolos en 1976 y en 1984, pero tales enmiendas no lograron que dicho convenio tuviera aceptación global; en este aspecto influyeron:

- los bajos montos de indemnización;

12

- que se aplica a los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultantes de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque cargados;
- cubre los daños ocasionados por contaminación en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el Convenio.

La noción de daños ocasionados por contaminación comprende las medidas que se adopten, donde quiera que sea, para prevenir o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Parte en los convenio ("medidas preventivas").

El Convenio de Responsabilidad Civil 69 no cubre los daños ocasionados por hidrocarburos no persistentes. Los derrames de gasolina, aceite diesel ligero, kerosene, etc, no entran, por tanto, en el ámbito del Convenio.

El propietario de un buque tiene la responsabilidad objetiva (es decir, es responsable aun en el caso de que haya ausencia de culpa) de los daños causados por la contaminación resultante del derrame de hidrocarburos procedentes de su buque como consecuencia de un siniestro. Sólo podrá quedar exento de responsabilidad en algunos casos particulares, a saber, cuando:

- a) los daños se debieron a un acto de guerra o a un desastre natural grave;
- b) los daños se debieron totalmente al sabotaje de terceros; o
- c) los daños se debieron totalmente a la falta de mantenimiento de las ayudas a la navegación por parte de las autoridades.

El propietario de un buque tiene derecho a limitar su responsabilidad a un valor de 133 DEG por cada TRB hasta un máximo de 14.000.000 de DEG.

La enmienda que surge del Protocolo de 1984 establece tres categorías diferentes de buques, los menores de 5000 TRB, los que están entre 5000 y 140.000 TRB y los mayores de esta última cifra; para los menores la limitación es de 3 millones de DEG, para los intermedios 3 millones más 420 DEG por cada unidad de arqueo adicional y para los mayores es de 59,7 millones de DEG.

La cotización del DEG es aproximadamente 1 DEG = 1,3 U\$S. Ahora si tomamos el mayor buque que cubre el tráfico de hidrocarburos en nuestro país (39.474 TRB) y le aplicamos los valores vigentes de la limitación de la responsabilidad del armador tendremos un máximo aproximado de 22.822.000 U\$S.

14

Cabe destacar que en nuestro litoral marítimo existen numerosos asentamientos poblacionales cuya primordial actividad se basa en el turismo y la pesca, los cuales se verían afectados en caso de un gran derrame de petróleo. La indemnización resultante de la aplicación del Convenio CLC 69 se efectúa normalmente dentro de los 12 meses de ocurrido el siniestro.

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69, sólo pueden promoverse reclamaciones relacionadas con daños por contaminación contra la persona inscripta como propietario del buque tanque en cuestión. Esto no impide que las víctimas puedan reclamar una indemnización a personas que no sean el propietario del buque, fuera del marco del Convenio.

No obstante, el Convenio CLC 69 prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario. Este tiene derecho a recurrir contra terceros de conformidad con la legislación nacional.

El propietario de un buque tanque que transporte como carga más de 2.000 toneladas de hidrocarburos persistentes está obligado a mantener un seguro que cubra su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69, el cual es contratado normalmente a través de los Clubes de Protección e Indemnidad (P & I Clubs).

Los buques tanque deben llevar a bordo un certificado que atestigüe la cobertura del seguro. Este certificado también es obligatorio para los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no es Parte en el Convenio cuando entran en un puerto o instalación terminal de un Estado Parte o salen de él.

Sólo pueden promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales del Estado Parte en el Convenio en cuyo territorio o mar territorial se causaron los daños.

3.3 Convenio de Responsabilidad Civil de 1992

En virtud de los problemas planteados en el punto 3.2 precedente y de la necesidad de que los convenios internacionales entraran en vigor para suplantarse a los acuerdos industriales -que eran de carácter interino- el Convenio CLC se enmendó nuevamente en 1992, generándose el nuevo Convenio CLC 92, el cual recepta la mayor parte de los inconvenientes descriptos. Este nuevo Convenio entrará en vigor el 30 de mayo de 1996 y por un tiempo sobrevivirán ambos sistemas legales hasta que los países que han ratificado el viejo CLC se adhieran al CLC 92 y denuncien al anterior.



15

Los montos de limitación de la responsabilidad del armador no han variado pero ahora también se indemniza cuando el daño se produce en la zona económica exclusiva y cuando el buque está en lastre después de haber transportado hidrocarburos.

La unidad de cuenta es el DEG o el Franco oro para aquellos países que no sean parte del Fondo Monetario Internacional.

3.3 TOVALOP

TOVALOP es un acuerdo celebrado por los propietarios de tanqueros y fletadores de buques sin tripulación bajo el cual las partes convienen en asumir ciertas obligaciones por las cuales podrán no ser responsables legalmente en otras circunstancias.

TOVALOP se basa en que cuando un tanquero miembro derrama, o amenaza con derramar hidrocarburos persistentes (ya sea carga o combustible), el propietario o fletador del buque sin tripulación tomará las acciones correspondientes, o reembolsará a los gobiernos y otros entes que incurran en gastos razonables de reacción al incidente o que sufran daños por contaminación.

Las medidas que se toman para responder al incidente incluyen esfuerzos por eliminar el riesgo y acciones para evitar o minimizar los daños por contaminación, por ejemplo, utilizando barreras, recolectores y otras técnicas de limpieza. El daño por contaminación se define como cubriendo la pérdida o daño que resulta directamente del escape o descarga del hidrocarburo. Por lo tanto puede incluir hechos tales como el manchado de embarcaciones y equipo de pesca y contaminación de áreas cultivadas de algas marinas, crustáceos u otros recursos marinos. Sin embargo, no están cubiertos los daños a recursos naturales no cuantificables comercialmente o que son teóricos o especulativos.

Desde su entrada en vigencia en octubre de 1969, TOVALOP ha sido modificado en varias ocasiones. Las modificaciones más recientes, que entraron en vigencia el 20 de febrero de 1987, dieron como resultado, entre otras cosas, límites de responsabilidad substancialmente mayores mediante la inclusión de un Suplemento de Acuerdo existente (ahora denominado el Acuerdo Vigente). Sin embargo, los términos del Suplemento sólo aplican a incidentes propiedad de un miembro de CRISTAL. En todos los demás casos sólo aplican los términos y límites del Acuerdo Vigente.

Bajo el Acuerdo Vigente la compensación máxima para todos los reclamos que surjan de cualquier incidente es de U\$S 160 por tonelada (alrededor de U\$S 147 por tonelada de arqueo bruto) o U\$S 16,8 millones, la que sea menor.

Bajo los términos del suplemento TOVALOP los límites máximos de responsabilidad son:

- Para todos los tanqueros hasta 5,000 toneladas de arqueo bruto, máximo fijo de U\$S 3,5 millones.
- para buques sobre 5,000 toneladas de arqueo bruto, U\$S 3,5 millones, más U\$S 493 por cada tonelada de arqueo bruto en exceso de 5,000 toneladas de arqueo bruto, hasta un máximo de U\$S 70 millones que corresponde a un tanquero por alrededor de 140,000 toneladas de arqueo bruto.

Cualquiera que tenga un reclamo bajo el Acuerdo debe notificar al miembro propietario por escrito antes de cumplirse dos años del incidente.

Se otorga especial importancia a la exigencia de que cada miembro sea económicamente capaz, a satisfacción de la Federación, de cumplir con sus obligaciones bajo el Acuerdo. Generalmente esto se logra tomando de seguros mutuos de protección e indemnización (P & I Clubs) que aseguran a los propietarios de buques contra diversos riesgos de terceros.

Dicho seguro casi invariablemente cubrirá también la responsabilidad potencial de un propietario bajo el CLC 69 o bajo la legislación nacional sobre contaminación por hidrocarburos.

El Acuerdo TOVALOP finalizará en febrero de 1997, en virtud de que el Convenio CLC 92 entrará en vigor el 30 de mayo de 1996.

3.4 Convenio del FONDO de 1971

Las funciones principales del Convenio del Fondo 71 son proporcionar indemnización complementaria a quienes no pueden obtener una indemnización plena de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69, y resarcir al propietario de parte de su responsabilidad en virtud de dicho Convenio.

Como el Convenio del Fondo 71 es un convenio complementario del Convenio de Responsabilidad Civil 69, sólo los Estados que son Partes en el Convenio CLC 69 pueden constituirse en Partes en el Convenio del Fondo 71 y convertirse, por tanto, en Miembros del FIDAC.

El FIDAC indemniza a toda persona que ha sufrido daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en un Estado Parte en el Convenio del Fondo 71 si dicha persona no puede obtener

17

indemnización plena en virtud del Convenio CLC 69 por una de las siguientes razones:

- a) de los daños por contaminación no nace responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69, por ejemplo, porque el propietario pueda acogerse a una de las causas de exención previstas en el Convenio.
- b) el propietario es financieramente insolvente para cumplir con sus obligaciones en virtud del CLC 69 y su seguro es insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización de los daños por contaminación.
- c) la cuantía de los daños rebasa la responsabilidad del propietario en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69.

El FIDAC queda exento de su obligación de indemnizar si prueba que los daños por contaminación fueron consecuencia de un acto de guerra o fueron ocasionados por un derrame procedente de un buque de guerra.

El Convenio FUND 71 establece la formación de un fondo de indemnización al cual aportan los recibidores de crudo y fuel oil por agua.

Los aportes varían año a año en virtud de los siniestros que deba afrontar el sistema.

Este Convenio favorece primordialmente a aquellos países cuyas aguas jurisdiccionales se ven navegadas por un intenso tráfico de petroleros, pero que reciben una cantidad exigua de crudo. El tráfico de nuestro litoral era casi en su totalidad de origen y destino nacional, habiéndose sumado últimamente la exportación de crudo y la importación de fuel oil, en valores significativos, de aproximadamente 10 millones de metros cúbicos por año.

La indemnización máxima que brinda el Convenio FUND 71, incluida la del CLC 69, con motivo de un siniestro es de 60 millones de DEG.

El FIDAC resarce a los propietarios de buques matriculados en un Estado Parte en el Convenio del Fondo 71 o que enarbolan su pabellón en una parte de la cuantía total de su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69. La cuantía máxima pagadera por el FIDAC al propietario del buque es de 33 DEG por cada tonelada de arqueo del buque en el caso de los buques hasta de 83.333 toneladas; en lo que respecta a los buques de más de este arqueo, la cuantía pagadera por cada tonelada de arqueo del buque se aumenta hasta alcanzar el máximo de 5.667.000 DEG para los buques de más de 105.000 toneladas.

El FIDAC queda exento de su obligación de pagar una indemnización si prueba que los daños se debieron a la conducta dolosa del propietario. También queda exonerado de sus obligaciones si prueba que, como resultado de la falta personal del propietario, los daños se debieron al incumplimiento de las prescripciones establecidas en determinados convenios internacionales (SOLAS 74, MARPOL 73/78, Convenio de líneas de carga, 1976, y Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir abordajes, 1972).

Los pagos de indemnizaciones y resarcimientos, así como los gastos administrativos del FIDAC, se financian mediante las contribuciones que se exigen a toda persona que durante un año civil haya recibido más de 150.000 toneladas de petróleo crudo y fuel oil pesado (hidrocarburos sujetos a contribución) en un Estado Parte en el Convenio del Fondo 71.

Las contribuciones se calculan a partir de informes sobre los hidrocarburos recibidos por cada contribuyente. Los Gobiernos de los Estados Miembros del FIDAC presentan esos informes, pero las contribuciones son abonadas directamente al FIDAC por cada contribuyente. Los Gobiernos no tienen ninguna responsabilidad respecto de dichos pagos, a menos que la hayan asumido voluntariamente.

Los hidrocarburos sujetos a contribución se contabilizan cada vez que se reciben en los puertos o instalaciones terminales de un Estado Miembro del Fondo 71, tras haber sido transportados por mar. El término **recibido** hace referencia a la recepción de hidrocarburos en tanques o depósitos inmediatamente después de haber sido transportado por mar.

En este contexto no importa el lugar de carga: los hidrocarburos pueden haber sido importados o haberse transportado desde otro puerto del mismo país o traído en un buque desde una plataforma de producción mar adentro.

También se tiene en cuenta a los fines de la contribución todo hidrocarburo recibido para su transbordo con destino a otro puerto o su ulterior transporte a través de un oleoducto.

El FIDAC acepta los gastos derivados de la limpieza de bienes contaminados. Si esos bienes no pueden limpiarse el FIDAC abona los costos de reposición, a reserva de una reducción por desgaste.

También son recuperables las **pérdidas económicas** sufridas por quienes dependen directamente de las ganancias proporcionadas por actividades costeras o relacionadas con el mar.

En cuanto a los **daños al medio ambiente**, la Asamblea del FIDAC aprobó en 1980 una importante resolución en la que se afirma que el cálculo de la indemnización "...no deberá efectuarse sobre la base

de la cuantificación abstracta de los daños calculada de conformidad con modelos teóricos".

En otras palabras, el FIDAC sólo puede pagar una indemnización si el demandante con título legítimo para reclamar con arreglo a la legislación nacional pertinente ha sufrido una pérdida económica cuantificable. Esto significa que no se indemnizan los daños al medio ambiente que no sean de naturaleza económica.

3.5 Convenio del FONDO de 1992

En forma similar a lo acontecido con el Convenio CLC, el Convenio del FONDO fue enmendado por el Protocolo de 1992, el cual entra en vigor el 30 de mayo de 1996 y aumenta la indemnización a 135 millones de DEG, en forma total junto con el CLC 92.

Si en un año calendario tres países recibieran en forma conjunta más de 600 millones de toneladas, el límite de indemnización se elevará automáticamente a 200 millones de unidades de cuenta.

3.6 CRISTAL

CRISTAL fue creado originalmente para proporcionar compensación adicional a la provista por los propietarios de tanqueros y fletadores de buques sin tripulación bajo TOVALOP. Por esta razón, muchas de las definiciones y disposiciones, así como su alcance general, son complementarias.

En concordancia con TOVALOP, el Contrato fue modificado con vigencia desde el 20 de febrero de 1987, entre otras cosas, para aumentar sustancialmente el monto de compensación disponible a aquellas víctimas de contaminación de hidrocarburos por tanqueros que no serán totalmente compensados bajo los términos del Suplemento TOVALOP, CLC 69 o el Convenio del Fondo 71.

Para que se aplique CRISTAL en un incidente, el tanquero debe llevar carga de hidrocarburo persistente que sea propiedad, o que se estime pertenece a un miembro del Contrato CRISTAL, y el propietario del tanquero debe haber pagado una compensación hasta un monto igual al límite del buque en el Suplemento TOVALOP. Si se cumplen estas condiciones, los daños no compensados por contaminación o costos incurridos para responder al incidente, calificarían para compensación bajo CRISTAL, hasta el límite aplicable.

Lo

Est. GUERAS
Bajo los términos del Contrato CRISTAL, pueden aplicarse los siguientes límites máximos de responsabilidad, determinados por el tonelaje de arqueo bruto del tanquero. En todos los casos las cantidades mencionadas incluyen la compensación que sería pagadera por el propietario del tanquero, según lo determinado por los límites de responsabilidad en el Suplemento TOVALOP.

- para todos los tanqueros hasta 5,000 toneladas de arqueo bruto, un máximo fijo de U\$S 36 millones.
- para buques sobre 5,000 toneladas de arqueo bruto, U\$S 36 millones, más U\$S 733 por cada tonelada de arqueo bruto en exceso de 5,000 toneladas de arqueo bruto hasta un máximo de U\$S 135 millones que corresponde a un tanquero de alrededor de 140,000 toneladas de arqueo bruto.

Cualquiera que tenga un reclamo bajo contrato debe notificar a Cristal Limited por escrito antes de cumplirse dos años del incidente. El procedimiento detallado para los reclamos está contenido en los Reglamentos de Cristal Limited.

Si bien las obligaciones de un propietario de tanquero bajo TOVALOP o CLC 69 son normalmente cubiertas por contratos individuales de seguro, CRISTAL por si mantiene un fondo de dinero con el cual se hace frente a las reclamaciones. Se solicita a los miembros del contrato que efectúen aportes a este fondo en proporción a las cantidades de crudo y combustible que cada uno recibe por mar. El monto real y frecuencia de la contribuciones depende de las cancelaciones de reclamos.

El régimen de CRISTAL incluye un sistema de reembolsos para sus miembros que, por hallarse establecidos en un Estado Parte en el Convenio FUND 71, pagan contribuciones al FIDAC. A estos miembros CRISTAL les reembolsa las contribuciones pagadas al FIDAC respecto de siniestros relacionados con cargas que sean de propiedad de cualquier miembro de CRISTAL.

Una disposición equivalente en el Suplemento de TOVALOP establece que los propietarios de buques tanque contribuirán a dicho reembolso hasta el límite aplicable establecido por dicho Suplemento.

Ello significa que para las empresas que son parte de CRISTAL la contribución total para indemnizar a las víctimas de los siniestros cubiertos sería casi la misma, estén o no en un Estado Parte en el Convenio FUND 71.

Al igual que para el Acuerdo TOVALOP, el Acuerdo CRISTAL quedará fuera de vigencia en febrero de 1997 ya que el Convenio del FONDO de 1992 entrará en vigor internacional el 30 de mayo de 1996.