

LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL

Y LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES SOBRE CONTAMINACION

Por

Francisco PIZARRO Aragonés
Capitán de fragata (L), Armada de Chile



A TRAVES DE LOS milenios el importante océano se ha mantenido impenetrable a los débiles asaltos del hombre. Este océano se creyó sin límites e incapaz de cambiar, pero el tiempo ha traído cambios.

Hoy en día el hombre, con su industrialidad y avance ambicioso, armado de contaminantes, desperdicios, productos químicos, petróleo, explosivos, materiales radiactivos, etc., tiene el poder para destruir las capacidades purificadoras y vivificadoras de mares y océanos. El delicado equilibrio entre la vida animal y vegetal del mar ha sido alterado en muchos casos.

La única defensa natural del océano ha sido su tamaño. Ahora que el hombre puede derrotar este tamaño, sólo le restan dos alternativas: sobrevivir protegiendo este mar o, si no emprende esta acción, suicidarse.

Los océanos cubren más del 70% de la superficie de la Tierra, un área total de alrededor de 361 millones de kilómetros cuadrados. Nuestro planeta es habitable sólo porque la mayor parte de su superficie es agua. Los océanos son un

factor ambiental crítico que contribuye al balance atmosférico de oxígeno y dióxido de carbono, afectando el clima global y proveyendo la base para el sistema biológico del mundo. Hay en ellos, los océanos, una importante fuente de proteínas indispensables para muchas naciones, ya que ofrecen al hombre del futuro la saciedad de su hambre, pese a todas las explosiones demográficas predecibles. Pero el hombre insiste en transformar los océanos en el "basurero del mundo".

Hasta ahora el hombre no ha tratado a los océanos en la debida forma. Ha asumido que su capacidad de absorción de basuras es infinita, pero ahora se está acumulando evidencia por el daño causado, la contaminación es visible hasta en alta mar, largamente fuera del alcance de la influencia dañina del hombre. Sin lugar a dudas que uno de los que más colaboran a esta hecatombe colectiva es el buque tanque. Mientras el "espacio inferior" del océano mantiene aletargada su riqueza petrolera y mineral, gracias a que aún los científicos no solucionan los mil y un problemas que presenta una permanencia prolongada del hombre bajo el agua, éste, ávido de su futuro submarino, ensucia sistemáticamente la superficie del mar.

Famosos accidentes ocurridos en el transporte marítimo crearon la ya endémica "marea negra", fenómeno que liquida playas, asesina cardúmenes y aprisiona aves marinas.

La contaminación del mar es actualmente, y con toda seguridad lo será en el futuro individualmente, uno de los más peligrosos asaltos al medio ambiente, debido a sus efectos en el equilibrio biológico y ecológico, que es decisivo para la vida de nuestro planeta; además, debido al grado de contaminación ya existente, las muchas grandes fuentes de contaminación y dificultades para verificar si las reglas de protección están siendo cumplidas.

Una alarmante acumulación de substancias nocivas ha sido ya encontrada en el plancton, organismos vivientes y sedimentos; algunos estuarios están siendo amenazados seriamente en la actualidad por un grado de atrofia cada día en aumento.

Se pueden distinguir cuatro causas principales de contaminación del mar:

- Transporte por mar.
- Descarga deliberada de basuras al mar.
- Explotación de los recursos del mar y del fondo del mar, en particular la extracción de recursos minerales desde el fondo del mar.
- La descarga de materiales de desecho desde el interior.

La prevención y restricción de las tres primeras clases de contaminación necesitan de convenciones internacionales en un nivel global o regional. Esto acarrea problemas sumamente complejos en los campos de supervisión y control.

En vista del importante papel del mar en el proceso de preservación y el desarrollo de las especies, de la importancia del transporte por mar y el armónico desarrollo económico de la Humanidad, la contaminación del mar es un problema que atañe a la Humanidad toda.

La mejor manera de proteger el medio ambiente es tratar de evitar la contaminación del área más que combatir sus efectos una vez que ya se ha producido. La Protección del Medio Ambiente Marino es entonces, repetimos, responsabilidad de toda la comunidad; todos debemos estar conscientes de su importancia.

El combate de la contaminación del medio ambiente debe siempre comenzar en el nivel más apropiado para el tipo de contaminante y para la región geográfica que debe ser protegida. Esto puede ser a nivel local, regional, nacional o internacional.

Las Naciones Unidas han estado permanentemente preocupadas por los efectos de la contaminación; por resolución 2414 (XXIII) este alto organismo internacional invitó a las organizaciones de la NU, a que se ocupen de la contaminación, especialmente la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, IMCO, con el fin de que fomenten la aprobación de acuerdos internacionales eficaces para impedir y controlar la contaminación marina en la medida de lo necesario.

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO)

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental es un organismo especializado de las Naciones Unidas cuyas actividades se circunscriben por entero a la esfera marítima. Quedó constituida en virtud de la Convención relativa a IMCO, adoptada por la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas celebrada en Ginebra en 1948. La Organización nació efectivamente en enero de 1959 tras la entrada en vigor de la Convención de marzo de 1958. De conformidad con el Artículo 57 de la Carta de las Naciones Unidas, IMCO quedó vinculada con ese organismo mediante la concertación de un acuerdo.

Las finalidades de la Organización son, entre otras, establecer un sistema de colaboración entre los gobiernos en materias de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional, y fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a seguridad marítima y a eficiencia de la navegación.

La Organización también ofrece un foro para deliberar sobre todas aquellas cuestiones relativas a la navegación marítima que lleguen a ser sometidas a su consideración por cualquier institución u organismo especializado de las Naciones

Unidas; de este modo facilita el intercambio de información entre los gobiernos acerca de todos los asuntos que son objeto de estudio en la Organización.

Miembros

Pueden ser miembros de IMCO todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y los demás Estados de conformidad con los procedimientos de admisión estipulados en la Convención Constitutiva. El Secretario General de las Naciones Unidas es depositario de dicha Convención.

En la actualidad son 101 los miembros de pleno derecho de la Organización.

Organos Principales y Auxiliares

La Organización tiene tres órganos principales: la Asamblea, el Consejo y el Comité de Seguridad Marítima. Además, cuenta con varios e importantes órganos auxiliares entre los que destacan:

- El Comité de Protección del Medio Ambiente Marino, del que pueden ser miembros todos los Estados Miembros de IMCO. Le corresponde la administración y coordinación de las actividades de IMCO relativas a la prevención y contención de la contaminación del mar por los buques y embarcaciones u otros artefactos que operen en el medio marino.
- El Comité Jurídico encargado de deliberar acerca de las cuestiones jurídicas que interesan a la Organización.
- El Comité de Cooperación Técnica que realiza funciones de asesoramiento respecto del programa de IMCO de asistencia técnica a los países en desarrollo.
- El Comité de Facilitación, que asesora en las cuestiones relativas a facilitar e transporte marítimo.

Naturalmente, estos varios aspectos de las actividades de la Organización se relacionan entre sí. Por ejemplo, las actividades relativas a la Seguridad Marítima y eficiencia en la navegación son parte esencial del programa de protección ambiental de IMCO, puesto que garantizan los más altos niveles de seguridad contribuye a eliminar o por lo menos a reducir a mínimas proporciones ciertos acci-

dentos como los abordajes, las varadas, etc., capaces de producir el derrame en el mar de cargamentos perjudiciales. Estos derrames constituyen desde luego la principal fuente de contaminación marina por los buques y otros artefactos. Asimismo los esfuerzos que se realizan para prevenir la contaminación de las aguas del mar por los buques exigen, y han venido a promover, el desarrollo tecnológico de equipos, procedimientos y servicios que mejoran la eficiencia en la navegación.

Prevención y contención de la contaminación del mar

Desde su creación la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental se ha preocupado de la prevención y contención de la contaminación por los buques. En 1954, antes de que IMCO hubiera sido oficialmente constituida, la Conferencia internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, celebrada en Londres, designó a IMCO como la organización internacional que asumiría las funciones de depositaria y de otra índole relacionadas con el Convenio entonces adoptado. Estas funciones fueron asumidas por IMCO en enero de 1959.

Desde entonces IMCO ha proseguido el trabajo relacionado con la prevención y contención de la contaminación marina originada no sólo por los hidrocarburos sino también por otras sustancias peligrosas que son objeto de tráfico marítimo.

En la actualidad, el control y prevención de la contaminación marina es uno de los aspectos más importantes del trabajo de IMCO en los ámbitos técnicos y jurídico.

En un principio las actividades de IMCO en este campo se limitaron a la prevención y contención de la contaminación hidrocarbúrica del mar resultante de las operaciones rutinarias de los buques. Posteriormente el programa se amplió para incluir:

- a) La prevención de la contaminación de cualquier clase provocada por accidentes y siniestros marítimos;
- b) Prevención de la contaminación por cualquier sustancia procedente de los buques;

- c) El problema de la indemnización por daños de contaminación, inclusive las cuestiones de responsabilidad; y
- d) La prevención de la contaminación resultante de la explotación de embarcaciones y otros artefactos distintos de los buques convencionales. Este aspecto del trabajo de IMCO se encuentra todavía en su etapa incipiente.

CONVENIOS E INSTRUMENTOS RELATIVOS A LA CONTAMINACION

Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954

El primer paso trascendental hacia la contención internacional de la contaminación marina se dio en 1954 cuando una conferencia celebrada en Londres adoptó el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. El Convenio quedó provisionalmente depositado en poder del Reino Unido hasta que IMCO, oficialmente constituida en 1959, asumió las funciones de depositaria. El objetivo principal del Convenio de 1954 era la protección de las aguas del mar contra la contaminación de hidrocarburos.

El Convenio estipuló ciertas "zonas prohibidas" que se extendían hasta 50 millas por lo menos de la tierra más próxima, dentro de las cuales se prohibía la descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas. En algunos países esta distancia se extendió hasta 100 millas, (Canadá, Islandia, Noruega, Mar del Norte, España, Portugal, Kuwait, etc.), y a 150 millas en las costas de Australia. Este Convenio es aplicable a todos los buques matriculados en cualquier territorio de un gobierno contratante y a los buques no matriculados que posean la nacionalidad de una parte contratante, con algunas excepciones como petroleros menores de 150 TRG y otros buques no petroleros menores de 500 TRG., haciéndose presente sin embargo que los Estados tomarán las medidas necesarias para aplicar tales medidas a todo tipo de buques en la medida que sea razonable y practicable teniendo en cuenta el tamaño, servicio y tipo de combustible usado en su propulsión.

Tampoco se hace extensivo a los buques de la industria ballenera dedicados de hecho a faenas de pesca; a aquellos que naveguen en los grandes lagos de los EE.UU. y hasta Canadá y a los buques de guerra y auxiliares de la Marina de Guerra durante la duración de este servicio.

No obstante, los países signatarios se comprometen a adoptar las medidas conducentes a que estas medidas se apliquen a los buques de guerra. Más adelante el Convenio establece la prohibición de descargar al mar hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos por parte de petroleros dentro de las zonas previstas. El resto de los buques podrá descargar los hidrocarburos lo más alejados posible. Igualmente se prohíbe la descarga de hidrocarburos o mezclas desde naves de un TRG de 2.000 Tons. largas o más, cuyo contrato de construcción se haya concluido en la fecha o después de la fecha en la cual entrara en vigor la presente disposición.

Luego vienen las excepciones en que la prohibición no rige: cuando se trate de asegurar la propia seguridad o la de otro buque para evitar daños a la carga o para salvar vidas humanas; cuando ocurran escapes a raíz de una avería o pérdidas imposibles de evitar, además de excepciones, (durante el período de un año), para la descarga procedente de las sentinas de los buques.

El artículo VI establece las disposiciones sobre contravención al Convenio, indicando que éstas son punibles por parte de la legislación del cual depende el buque. Establece que estas sanciones deben ser lo suficientemente severas como para desalentar tales descargas ilegales fuera de su territorio.

En el artículo VII se establece que los gobiernos contratantes tomarán las medidas necesarias para fomentar la creación de instalaciones en los puertos capaces de recibir los residuos y mezclas de hidrocarburos que los buques pudiesen tener para descargar después de separada la mayor parte del agua de la mezcla. También de dotar a los terminales de carga de hidrocarburos de instalaciones adecuadas para recibir los residuos y mezclas de hidrocarburos que los buques petroleros pudiesen tener para descargar. Lo anterior también se hace extensivo a los puertos de reparación de buques.

A fin de que las autoridades competentes de cualquier gobierno contratante puedan controlar el cumplimiento de las disposiciones mencionadas, el artículo IX determina que los buques petroleros y aquellos que usen hidrocarburos como combustibles deben llevar un libro de registro de hidrocarburos. Allí se anotará el lastrado de los estanques de carga de buques petroleros, la limpieza de dichos estanques, sedimentación de los estanques de decantación, vaciado de los estanques, limpieza de estanques, descargas o escapes accidentales, etc.

Este libro de hidrocarburos debe estar permanentemente al día y permanecer a bordo por lo menos dos años desde el último asiento, susceptible a ser revisado, como indicamos anteriormente, por cualquier autoridad competente de un gobierno contratante mientras el buque se encuentre en un puerto de ese territorio.

Este Convenio entró en vigor el 26 de mayo de 1959 y al 31 de diciembre de 1974 ha sido ratificado por 50 países.

En Chile actualmente (marzo 1977) se encuentra en sus trámites finales de estudio para proceder a su adhesión. La Dirección del Litoral y de Marina Mercante ha sugerido que se firme bajo reserva el Artículo VIII sobre instalaciones y facilidades en los puertos para recibir aguas de sentinas y lastres contaminados, no obstante estar esto último solucionado.

Enmiendas de 1962

Por Resolución A. 33 (II) del 13 de abril de 1961 la Asamblea de IMCO convocó para abril de 1962 a una Conferencia Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar. Esta Conferencia celebrada en Londres adoptó algunas enmiendas tendientes a ampliar la aplicación del Convenio para incluir buques de arqueo bruto inferior y ampliar las zonas en que se prohibía la descarga de hidrocarburos. También se adoptó un Artículo revisado relativo a enmiendas en virtud del cual la Asamblea de IMCO recibía facultades para, por recomendación del Comité de Seguridad Marítima, adoptar enmiendas al Convenio y presentarlas a los Gobiernos Contratantes para su aceptación,

Se adoptaron además 15 resoluciones relativas a contaminación, entre las que podemos destacar las que se refieren a supresión completa, tan pronto como sea posible, de toda descarga al mar de hidrocarburos persistentes, instalación de receptores de residuos de hidrocarburos y de otras cargas a granel; fomento, desarrollo e instalación a bordo de separadores eficaces y preparación de las correspondientes especificaciones de rendimiento para los mismos; preparación de manuales con instrucciones sobre los medios para evitar la contaminación por hidrocarburos; creación de Comisiones nacionales sobre la contaminación por hidrocarburos, etc.

Las enmiendas de 1962 entraron en vigor el 28 de junio de 1967 y el 31 de diciembre de 1974 habían sido aceptadas por 22 países.

Enmiendas de 1969

Por Resolución A. 175 (VI) de la 6ª Asamblea Ordinaria de IMCO se adoptaron nuevas enmiendas a la Convención de 1954.

En estas enmiendas se introducen algunos conceptos nuevos como ser el de "Tasa instantánea" que significa la tasa de descarga de hidrocarburos en litros por hora en cualquier instante dividida por la velocidad del buque en nudos en el mismo instante; también se amalgaman en una sola las definiciones de "buque" y "petrolero".

El artículo III es reemplazado casi totalmente, aplicándose el nuevo concepto de la tasa instantánea. Para buques no petroleros se permite la descarga de mezclas de hidrocarburos siempre que el buque proceda en ruta, la tasa instantánea no sea inferior a 60 litros por milla y que el contenido no sea superior a 100 ppm. A los buques tanques se les permite la descarga siempre que procedan en ruta, tengan una tasa instantánea de 60 litros/millas y que la cantidad total de hidrocarburos descargados en un viaje en lastre no sea superior a 1/1500 de la capacidad total de carga. En caso de no ser un buque tanque, que la descarga sea hecha tan lejos de tierra como sea practicable y en caso de buques tanques a no menos de 50 millas.

Además se modificó el artículo IX en lo que se relaciona con el libro registro de hidrocarburos ampliando su aplicación. Las enmiendas anteriores tenían por objeto fomentar el sistema de carga "Load on Top", sistema mediante el cual las aguas de lavado de los estanques se concentran en un estanque "slop". Luego este estanque se deja decantar y se bota el agua quedando sólo el petróleo que flota, sobre el cual se vuelve a cargar nuevamente. Este sistema sólo es aplicable a los cargamentos de petróleo crudo. El procedimiento LOT es utilizado por las principales compañías petroleras que mueven alrededor de 75% del tonelaje de petróleo crudo transportado por mar y reduce aproximadamente en un 80% la descarga de residuos de petróleo al mar.

Estas enmiendas entrarán en vigor e 20 de enero de 1978.

Enmiendas de 1971

Por Resolución A. 232 (VII) de la 7ª Asamblea Ordinaria de IMCO se aprobó una enmienda propuesta por el gobierno de Australia, a fin de proteger la Gran Barrera de Coral que llega hasta unas 145 millas de las costas australianas. Se amplió en la zona australiana la definición de "tierra más próxima". Esta enmienda conocida como "Great Barrier Reef" aún no ha entrado en vigor, habiendo sido aceptada por sólo 18 países (noviembre 1976).

Por Resolución A. 246 (VII) la misma 7ª Asamblea Ordinaria de IMCO aprobó otra enmienda a la Convención de 1954. Por medio de ella se pretendía minimizar la cantidad de hidrocarburos que pueda derramarse como resultado de algún siniestro marítimo. Se agregó un nuevo Artículo VI Bis que tiene mucha importancia, por cuanto, para buques cuya orden de construcción se firme el día de entrada en vigor del artículo, limita el tamaño de los estanques de buques petroleros y fija disposiciones especiales para los casos de que el buque sufriera averías. Se limita a 30.000 m³ el derrame hipotético de hidrocarburos o 400³/DW, pero si esta cantidad es mayor se limita a no más de 40.000 m³. El volumen de un estanque lateral no será superior al 75% de derrame hipotético y el volumen de un

estanque central no será superior a 50.000 m³. Asimismo se fijan normas sobre las esloras de los estanques.

Estas enmiendas conocidas como "Tanks" aún no han entrado en vigor y al 15 de noviembre de 1976 sólo habían sido aceptadas por 19 gobiernos.

Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973

Por Resolución A. 176 (VI) la 6ª Asamblea Ordinaria de IMCO decidió en 1969, convocar para 1973 a una Conferencia Internacional con objeto de preparar un acuerdo internacional que contribuyera a poner coto a la contaminación del mar, la tierra y el aire por los buques, embarcaciones y otros artefactos que operan en el medio marino. En 1971, durante el séptimo período de sesiones ordinarias de la Asamblea, se decidió mediante la Resolución A. 237 (VII) que el objetivo principal de la Conferencia de 1973 fuera eliminar completamente la contaminación deliberada de los mares con hidrocarburos y otras sustancias nocivas, minimizando los derrames accidentales, para 1975 si fuese posible, pero en todo caso para 1980.

La Conferencia de 1973, consciente de la necesidad de proteger el medio humano en general y marino en particular y reconociendo, entre otros, que el derrame accidental o deliberado de hidrocarburos y de otras sustancias perjudiciales por los buques constituye una grave fuente de contaminación, adoptó un nuevo Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, destinado a sustituir el Convenio sobre contaminación de hidrocarburos 1954, al que se le reconoce importancia por haber sido el primer Convenio Multilateral concertado con finalidad de preservar el medio.

El nuevo Convenio se refiere a todos los aspectos de la contaminación de los buques excepto el vertimiento de desechos en el mar.

Se aplicó el Artículo 3 a los buques de todos los tipos, incluidos los aliscafos, aerodeslizadores, sumergibles, artefactos flotantes y las plataformas fijas, flotantes que operan en el medio marino. El Convenio no reglamenta la contaminación

que resulte directamente de la exploración y explotación de los recursos mineros de los fondos marinos.

El Convenio está constituido por el artículo propiamente dicho, dos Protocolos que tratan respectivamente de la formulación de informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y del arbitraje y cinco Anexos que contienen Reglas, para prevenir:

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

En el Artículo 2 sobre definiciones se han incorporado algunas interesantes como la específica de qué se entiende por "sustancia perjudicial" y qué se entiende por "descarga".

Por "sustancia perjudicial" se entiende cualquier sustancia cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar y, en particular, toda sustancia sometida a control de conformidad con el presente Convenio. Por "descarga", en relación con las sustancias perjudiciales o con los efluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebase, fuga, achique, emisión o vaciamiento.

No incluye el término descarga ni las operaciones de vertimiento en el sentido que se da a este término en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, adoptado en Londres en noviembre de 1972, ni el derrame de sustancias perjudiciales resultantes de la explotación y tratamiento en instalaciones mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos ni cuando el derrame de sustancias perjudiciales sea

el resultado de trabajos de investigación científica relacionados con la prevención de la contaminación.

El Art. 4 se refiere a las transgresiones. Toda transgresión del Convenio, por ejemplo, la descarga ilícita de sustancias perjudiciales o la falta de cumplimiento de las prescripciones del Convenio, relativas a la construcción y equipo de un buque, dondequiera que se produzca esa transgresión, será punible por la legislación del Estado de pabellón. Si la transgresión del Convenio ocurre dentro de la jurisdicción de cualquier parte en el mismo, será punible ya sea por la legislación de esa parte o con arreglo a la legislación del Estado de pabellón.

A este respecto se dispone que se interpretará el término "jurisdicción" a la luz del derecho internacional vigente cuando haya de aplicarse o interpretarse el Convenio.

En el Artículo 5 (certificados e inspecciones) se dispone que, con la sola excepción de embarcaciones muy pequeñas, todos los buques dedicados a viajes internacionales tendrán que llevar a bordo determinados certificados internacionales que prescribe el Convenio. Estos certificados pueden aceptarse en puertos extranjeros como evidencia inmediata de que el buque cumple con las prescripciones del Convenio. No obstante, cuando existan motivos claros para pensar que la condición del buque o de sus equipos no corresponde substancialmente a los pormenores del certificado, o si resulta que el buque no lleva certificado válido, la autoridad que efectuó la inspección podrá detener el buque hasta quedar satisfecha de que el buque pueda salir a la mar sin que ello signifique una amenaza irrazonable de dañar el medio marino.

El artículo 7 establece que se hará todo lo posible para evitar que se causen demoras o inmovilización innecesarias al buque y que cuando así lo haya sido tendrá derecho a indemnización.

El Artículo 17 establece que las partes del Convenio en consulta con otros órganos internacionales fomentarán la prestación de asistencia técnica a aquellas partes que lo soliciten.

El Protocolo I se refiere a disposiciones para formular informes sobre los sucesos relacionados con sustancias perjudiciales (Artículo 8 del Convenio). Se

establece allí la obligación de informar, métodos para hacer casos en que debe informarse, etc.

El Protocolo II se refiere al arbitraje a que deben someterse las partes cuando exista alguna controversia entre ellas, que no ha podido ser resuelta por acuerdo. Se establece la constitución de un Tribunal, formas de llevar el arbitraje, reglamentos, etc.

El laudo del Tribunal será definitivo e inapelable, debiendo las Partes cumplir inmediatamente lo dispuesto.

Queda sí una última instancia, cual es la de someter al mismo Tribunal, o a otro si éste ya fue disuelto, alguna controversia sobre la interpretación o ejecución del laudo.

A continuación se hará un resumen de las principales disposiciones que contienen los 5 anexos al Convenio de 1973.

a) Prevención de la contaminación por hidrocarburos. (Anexo I del Convenio).

El Convenio mantiene los criterios relativos a descargas de hidrocarburos prescritos por las enmiendas de 1969 al Convenio de 1954, sin cambios importantes, excepto que se reduce la cantidad máxima de hidrocarburos cuya descarga está permitida, durante el viaje en lastre de petroleros nuevos, de 1/15.000 a 1/30.000 de la cantidad total de carga transportada.

Estos criterios se aplican igualmente a los hidrocarburos persistentes (negros) y no persistentes (blancos).

Un detalle nuevo e importante del Convenio de 1973 es el concepto de "zonas especiales". Ciertas zonas especificadas que se consideran muy vulnerables a la contaminación por hidrocarburos han sido designadas como "zonas especiales" dentro de las cuales queda totalmente prohibida la descarga de hidrocarburos con escasas excepciones muy bien definidas, como son las que se originan al proteger la seguridad del buque o salvar vidas en el mar.

Las principales zonas especiales señaladas son el Mar Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Báltico, el Mar Rojo y la zona de los "Golfos", donde se deben proveer instalaciones de recepción en los terminales de carga de hidrocarburos y puertos de reparación.

—A todos los buques dedicados al transporte de hidrocarburos se les exigirá que apliquen el método de retención a bordo combinándolo con el sistema de "carga sobre residuos" (load-on-top) o la descarga en instalaciones de recepción. Para ello se dispondrá que todos los petroleros nuevos existentes y otros buques con alguna excepción, tengan montados a bordo equipos adecuados que incluirán un dispositivo de vigilancia y control de descarga de hidrocarburos, equipo separador de aguas oleosas o un sistema de facilitación, tanques de decantación, tanques de residuos, instalaciones de bombeo y tuberías de descarga.

—En lo que respecta a la construcción de los petroleros, se han incorporado en el Convenio de 1973 dos dispositivos importantes. Primero, los petroleros nuevos (o sea, aquellos cuyo contrato de construcción se haya concertado después del 31 de diciembre de 1975) cuyo peso muerto (deadweight) sea de 70.000 toneladas o más, tendrán que llevar estanques de lastre separado de capacidad suficiente para proporcionar un calado de servicio adecuado sin necesidad de meter agua de lastre en los estanques de carga. Esta prescripción no obliga, sin embargo, a que se instalen estanques doblefondos. Segundo, los petroleros nuevos habrán de satisfacer las prescripciones de compartimentado y estabilidad con avería de modo que puedan mantener suficiente flotabilidad después de sufrir una avería por zbordaje, o varada en cualquier condición de carga.

—Se mantienen las disposiciones relativas a la limitación de capacidad y a la longitud de los estanques.

En los apéndices se establece la lista de hidrocarburos (I), modelos de certificados (II) para petroleros y no petroleros y modelo de libro registro de hidrocarburos (III) para petroleros y no petroleros.

b) Control de la contaminación por sustancias nocivas (Anexo II del Convenio).

El Convenio detalla criterios de descarga y medidas de control de la contaminación por sustancias líquidas nocivas transportadas a granel. A dicho efecto, se

dividen las sustancias nocivas líquidas en cuatro categorías, con arreglo a los riesgos que pueden ocasionar para los recursos marinos, la salud humana, los alicientes recreativos y los usos legítimos de las aguas del mar.

Las de categoría A suponen un riesgo grave para la salud humana o para los recursos marinos.

Las de categoría B son aquellas que supondrían un riesgo para la salud humana o para los recursos marinos. Los de la categoría C suponen un riesgo leve y los de la categoría D supondrían un riesgo perceptible para la salud humana o para los recursos marinos.

Han sido evaluadas e incluidas en una lista que forma un apéndice del Convenio más de 200 sustancias. Permanentemente se están incorporando nuevas sustancias a esa lista.

—Este Convenio es aplicable a todos los buques que transporten sustancias líquidas a granel. Mantiene en general, las disposiciones sobre definiciones, zonas especiales, instalaciones y servicios de recepción, medidas de control, libre registro de carga, inspecciones, certificados, etc.

—La descarga de residuos que contengan tales sustancias solamente puede efectuarse en instalaciones de recepción o directamente en el mar si se cumplen también ciertas condiciones que varían según la categoría de sustancia. Así para sustancias de la Categoría A y B se exige que ellas sean descargadas a una velocidad de 7 nudos si el buque tiene propulsión propia o 4 nudos si es remolcada; que la descarga se haga por debajo de la línea de flotación; que el buque se halle a lo menos a 12 millas de la tierra más próxima; en el caso de la categoría B, la cantidad descargada no debe ser mayor a 1 metro cúbico o $1/3.000$ de la capacidad en metros cúbicos.

En las de categoría C la concentración de la descarga no debe exceder 10 ppm. en la estela del buque; en todo caso desde cada estanque no deben descargarse más de 3 cm^3 o $1/1.000$ de la capacidad del estanque en m^3 .

La profundidad de las aguas en los tres casos anteriores no debe ser inferior a 25 metros.

El Mar Báltico y el Mar Negro han sido designados zonas especiales dentro de las cuales se prohíbe la descarga de sustancias nocivas líquidas.

El apéndice I da las pautas para determinar las categorías de las sustancias nocivas líquidas.

El apéndice II entrega la lista de sustancias nocivas líquidas transportadas a granel con su correspondiente clasificación.

El apéndice III entrega la lista de otras sustancias líquidas transportadas a granel.

El apéndice IV trae el modelo del libro registro de carga para buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel.

El apéndice V entrega el modelo de certificado.

c) Prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por vía marítima en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones cisternas o vagones-tanque (Anexo III del Convenio).

—El Convenio contiene disposiciones generales relativas a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales que son objeto de transporte marítimo en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque.

Se va a elaborar un conjunto de prescripciones detalladas relativas a embalajes, marcado, etiquetado y documentación, estiba, limitaciones cuantitativas y otros aspectos encaminados a prevenir o minimizar la contaminación del medio marino por dichas sustancias; este trabajo se realizará en el ámbito del actual Código Marítimo internacional de mercaderías peligrosas u otro marco apropiado.

d) Prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques (Anexo IV del Convenio).

Comienza este anexo con algunas definiciones sobre lo que se considera "aguas sucias". Se entiende por aguas sucias los desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios, tazas WC, desagües procedentes de lavados, lavaderos, conductos de salida situados en cámaras de servicios médicos,

(dispensario, hospital, etc.), desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos y otras aguas residuales mezcladas son las de desagües antes indicadas.

El anexo es aplicable a buques nuevos mayores de 200 TRG y a los existentes después de 10 años de entrada en vigor del anexo.

Se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar a menos que el buque esté a distancia superior a 4 millas de la tierra más próxima, siempre que dichas aguas sucias hayan sido previamente tratadas y a una distancia mayor de 12 millas si no lo han sido.

En caso de que las aguas sucias hayan sido almacenadas en un estanque de retención para su descarga al mar el buque deberá encontrarse en ruta navegando a una velocidad no inferior a 4 nudos.

También pueden descargarse aguas sucias siempre que el buque utilice una instalación para el tratamiento de éstas, de tal forma que al efluente no produzcan sólidos ni ocasionen decoloración de las aguas circundantes.

Asimismo puede hacerlo en aguas jurisdiccionales de un Estado que tenga prescripciones menos rigurosas.

Se mantiene el mismo tipo de excepciones que en los otros anexos (salvar vidas en el mar, averías, etc.), se establece que los gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones de recepción de aguas sucias.

e) Prevención de la contaminación por las basuras de los buques (Anexo V del Convenio).

Se define la "basura" como toda clase de restos de víveres —salvo el pescado fresco— así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio.

El anexo es aplicable a todos los buques. Se prohíbe la descarga al mar de materias plásticas, cabullerías, redes de pesca y de fibras sintéticas y bolsas de plástico para la basura.

La madera de estiba y materiales de embalaje puede descargarse a lo menos 25 millas alejado de la tierra más próxima.

Los restos de comida, y todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica, etc., a una distancia no inferior a 12 millas.

Si las basuras arriba enumeradas han pasado por un triturador o desmenuzadas podrán descargarse a una distancia menor no inferior en todo caso a 3 millas.

Se mantienen las mismas disposiciones relativas a excepciones, instalaciones de recepción, etc.

De acuerdo a lo estipulado en el Artículo 14 de la Convención, los anexos III, IV y V son "anexos facultativos", vale decir que un Estado al tiempo de firmar, ratificar, aceptar, aprobar el Convenio o adherir a él, puede declarar que no acepta uno o ninguno de dichos anexos.

Podrá aceptarle sin embargo con posterioridad mediante el depósito de un instrumento especial.

El Convenio de 1973 entrará en vigor 12 meses después de que se hayan hecho parte de él por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyan no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mundial.

Conferencia Jurídica Internacional sobre daños causados por la contaminación de las aguas del mar, 1969.

Por Resolución A. 171 (ES. IV) del 28 de noviembre de 1968 de la Cuarta Asamblea Extraordinaria de IMCO, se convocó para noviembre de 1969 a una Conferencia Jurídica sobre los problemas planteados por el desastre del "Torrey Canyon".

Esta Conferencia Internacional realizada en Bruselas tenía por objeto tratar en una sola Conferencia los aspectos del derecho público y privado de este problema.

Como resultado de las deliberaciones la Conferencia preparó dos Convenios.

El Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, y el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en caso de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969.

La inquietud sobre este aspecto nació a raíz del desastre del "Torrey Canyon" en 1967, al hacerse evidente que existían lagunas en el régimen de derecho público internacional con relación a ciertas actividades desempeñadas en alta mar capaces de crear una amenaza de contaminación que afectara los intereses de los Estados. Concretamente vino a preguntarse hasta qué punto el Estado ribereño podía tomar medidas de protección de su litoral cuando un siniestro ocurrido en alta mar originaba una amenaza de contaminación petrolífera de dicho Estado, sobre todo cuando las medidas que se impusieron iban a afectar los intereses navieros y consignatarios extranjeros e incluso los de otros Estados. Se convino en que hacía falta elaborar un nuevo régimen que viniera a reconocer la necesidad de permitir cierto grado de intervención del Estado en la alta mar en casos de extrema gravedad, pero que señalara claramente sus límites y estipulara en qué condiciones y con arreglo a qué procedimientos podría ejercerse tal derecho de intervención.

El Convenio confirma el derecho del Estado ribereño a tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro contra su litoral o intereses conexos debido a la contaminación o amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo. Por actividades conexas se define aquellas actividades marítimas costeras, portuarias o de estuario, incluidas las actividades pesqueras, que constituyen un medio esencial de existencia de las personas interesadas, o los atractivos turísticos de la región interesada, o la salud de la población ribereña y el bienestar de la región interesada, incluida la conservación de los recursos marinos vivos y de su flora y fauna.

No obstante el Estado ribereño sólo puede ejercer ese derecho si ello es necesario y las medidas que tome guardan proporción con la contaminación o riesgo que se produzca y si antes ha consultado con los interesados; entre estos interesados figuran en particular el Estado o Estados de pabellón del buque o buques afectados,

los propietarios de los buques o de los cargamentos en cuestión y siempre que lo permitan las circunstancias y expertos independientes nombrados a tal efecto. El Estado ribereño cuyas medidas de intervención rebasen las permitidas por el Convenio tiene la responsabilidad de indemnizar por cualquier perjuicio que llegue a causar con tales medidas. El Convenio contiene disposiciones para la solución de controversias mediante negociaciones, conciliación o arbitraje.

Esta Convención, que entró en vigor el 9 de mayo de 1975, aparece a simple vista como muy limitativa para los países ribereños, pero sí muy adecuada a aquellos países que tienen grandes flotas petroleras. Es así como entre los 15 Estados que hicieron posible la entrada en vigor de la Convención, aparecen Liberia, Japón, el Reino Unido, Noruega, URSS., EE.UU., Francia y Suecia, Dinamarca y Bélgica, que en conjunto representan cerca del 80% de la flota mundial de petroleros, incluyendo en ellos a los buques OBO.

Para Chile esta Convención es particularmente inconveniente dado su extenso litoral, y por ser el Estrecho de Magallanes ruta obligada de grandes super-tanques que multiplican evidentemente los riesgos potenciales de contaminación.

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969.

Otra importante cuestión jurídica que sacó a relucir el siniestro del "Torrey Canyon" fue la necesidad de definir las bases y el alcance de la responsabilidad de los propietarios del buque o de la carga por daños que sufrieran Estados o personas como resultado de un siniestro marítimo que originara contaminación petrolífera.

En virtud de este Convenio se atribuye al propietario del buque que transporte los hidrocarburos la responsabilidad derivada de los daños de contaminación petrolífera. Esta responsabilidad del Armador es puramente objetiva; no obstante se le exonera si puede demostrar que el derrame de hidrocarburos se debió a ciertas causas excepcionales perfectamente definidas. La responsabilidad del propie-

tario queda limitada a todo suceso concreto. Esta limitación se basa en el arqueo neto del buque, pero se estipula una cifra máxima, cualquiera sea el tonelaje del buque accidentado. El Convenio contiene cláusulas que determinan qué tribunales tendrán jurisdicción para los casos en que los daños de contaminación ocurran en más de un Estado y disposiciones relativas a la validez y ejecución de los fallos de los tribunales competentes en los demás Estados contratantes. Se exige que los Armadores de los Estados contratantes sean titulares de un seguro u otra garantía aceptable que cubra su responsabilidad en virtud del Convenio.

Esta Convención entró en vigor el 19 de junio de 1975, fecha en la cual ya eran partes de ella 18 países de los cuales cinco tienen flotas petroleras de más de un millón de toneladas.

El propietario tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud de este Convenio hasta una cuantía total de 2.000 francos por tonelada de arqueo del barco. No excederá en todo caso de 210 millones de francos (US\$ 14,4 millones). Por tonelaje de arqueo se entiende el arqueo neto más lo deducido del bruto por concepto de los espacios de la máquina para calcular el neto.

La Convención se aplicará a todo buque tanque y otros que transporten más de 2.000 toneladas de petróleo, los que deberán tener un seguro contra la contaminación. Esto no se aplica a los buques comerciales del Estado a los que sólo se les exige un certificado expedido por la autoridad apropiada del Estado, estableciendo que la responsabilidad de ese buque respecto de la Convención está cubierta. En general aquellos buques que no tienen certificado válido no deben comerciar hacia países de la Convención.

El gravamen adicional impuesto a los Armadores por esta Convención, y otras legislaciones, a menudo más onerosas, presenta varios problemas de seguros, particularmente a los clubs. Aunque ellos son los principales aseguradores de riesgos por contaminación por petróleo, dependen en gran medida del mercado reasegurador para cubrir los derrames tipo catástrofes. Sin aquel reaseguro un solo accidente puede imponer una carga intolerable sobre los Armadores, quienes son aseguradores y asegurados al mismo tiem-

po. En esas circunstancias y en orden a mantener reciprocidad el "London Group of P & I Associations" fue obligado a limitar su cobertura para derrames por contaminación por petróleo a US\$ 14,4 millones en cada caso.

Tradicionalmente era política dar de partida a los miembros una cobertura P & I ilimitada.

Las obligaciones impuestas por la Convención son al presente asegurables y se confía en que los principales países marítimos darán efecto a la Convención mediante legislación doméstica antes que optar por una legislación más onerosa, la que puede ser inasegurable y por lo tanto inaplicable.

La Convención ha limitado la clase de buques afectados a aquellos transportando petróleo persistente a granel como carga, pero donde el petróleo es así transportado, la responsabilidad se hace también extensiva al que se lleva como combustible.

El Armador es responsable también por los costos y cualquiera medida adoptada razonablemente después de la descarga o escape de petróleo con el propósito de prevenir o reducir cualquier daño y por cualquier perjuicio producido por cualquiera de las medidas así tomadas. La definición "Armador" sólo se refiere al Armador registrado y no por ejemplo a un fletador (demise charterer).

Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de Indemnización de Daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971.

Si bien el Convenio de Responsabilidad de 1969 constituyó un buen mecanismo para garantizar el pago de indemnización respecto de daños de contaminación petrolífera, no llegó a resolver satisfactoriamente todas las cuestiones jurídicas, financieras y de otra índole discutidas durante la Conferencia de 1969. Algunos Estados suscitaron objeciones al régimen instituido, aduciendo que se basaba en el concepto de responsabilidad objetiva del naviero por unos daños que no le son posible prever, lo cual era apartarse rotundamente del derecho marítimo consuetudinario que varía la responsabilidad o la culpa. Por otra parte, algunos Estados no estimaron satisfactorio el sistema de limi-

tación de la responsabilidad que se había adoptado. Estimaron que las cifras de limitación estipuladas serían probablemente insuficientes en el caso de los daños de contaminación hidrocarbónica que llegara a ocasionar el siniestro de alguno de los superpetroleros entonces en proyecto o en curso de construcción.

En vista de ello pedían que el monto de la indemnización no estuviera limitado o que, en todo caso, se estipulara una cifra muy elevada de limitación, si es que podía llegar a aceptarse tal cifra.

Viendo las reservas así expresadas, la Conferencia de 1969 estudió una transacción que proponía el establecimiento de un Fondo Internacional, suscrito por las personas interesadas en la carga, y que serviría el doble propósito de exonerar al naviero de los gravámenes que le imponían las prescripciones del nuevo Convenio, por una parte, y por otra, de ofrecer una indemnización adicional a las víctimas de daños de contaminación en aquellos casos que las indemnizaciones previstas por el Convenio de 1969 fueran insuficientes o inobtenibles.

En 1971 una Conferencia convocada por IMCO adoptó el Convenio Internacional sobre la Constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos. Este Convenio es "Complementario" del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil de 1969 relativo a los daños de contaminación hidrocarbónica.

En virtud del Convenio del Fondo de 1971, se constituye un Fondo internacional de indemnización de los daños de contaminación petrolífera con dos fines: primero, para garantizar una indemnización adecuada a las víctimas de daños de contaminación que no puedan obtener el resarcimiento total o parcial de esos daños en virtud del Convenio de Responsabilidad de 1969 y segundo, para exonerar parcialmente a los Armadores de los gravámenes financieros adicionales que les impone ese Convenio de responsabilidad civil de 1969. No obstante, el Armador sólo puede beneficiarse de la protección que le confiere el Convenio de 1971 si su buque cumple con ciertos Convenios internacionales en los cuales se estipulan normas de seguridad y de prevención de la contaminación (Convención sobre con-

taminación 1954. SOLAS/60, Líneas de Carga 1966 y Prevención de abordajes, 1960). El Estado que haya sufrido daños de contaminación petrolífera y no haya quedado plenamente indemnizado en virtud del Convenio de 1969, recibirá del Fondo una indemnización que puede ser superior al doble de la cuantía de limitación estipulada en el Convenio de responsabilidad civil de 1969.

El Fondo se nutre de contribuciones iniciales y anuales pagaderas por las personas de los Estados contratantes que reciben cantidades importantes de hidrocarburos "sujetos a contribución" en los puertos o instalaciones de dichos Estados (a lo menos 150.000 toneladas anuales).

La determinación de cuotas y demás actividades administrativas son llevadas a cabo por una Organización del Fondo compuesto por todos los Estados contratantes. Orgánicamente el Fondo estará administrado por una Asamblea, un Comité Ejecutivo (en ciertos casos) y una secretaría regida por un director.

Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por substancias distintas de los hidrocarburos, 1973.

El Convenio de intervención de 1969 se aplica a los siniestros que produzcan contaminación petrolífera. Considerando, no obstante, que cada día es mayor el volumen del transporte marítimo de substancias químicas cuyo derrame constituiría una grave amenaza para el medio marino, la Conferencia de 1969 reconoció que sería necesario ampliar este Convenio para abarcar substancias distintas de los hidrocarburos.

Durante la Conferencia de 1973 se adoptó el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por substancias distintas de los hidrocarburos, mediante el cual se amplía el alcance jurídico del Convenio de Intervención de 1969 a aquellas substancias distintas del petróleo que o bien aparecen en la lista de un Anexo al Protocolo o que reúnen características esencialmente semejantes a las de dichas substancias tal como se ha expresado. Para hacerse parte de este Protocolo es esencial ser Parte primero del Convenio de Intervención de 1969.

Recomendaciones y otras pautas relativas a la prevención de la contaminación del mar por los buques

Manual sobre la contaminación

IMCO ha estado elaborando un Manual de información práctica sobre la contaminación del mar que, una vez listo, comprenderá cuatro secciones.

- i) Métodos para prevenir la contaminación petrolífera por los buques.
- ii) Planes de Emergencia.
- iii) Recuperación de hidrocarburos procedentes de buques siniestrados.
- iv) Información práctica sobre medios de combatir los derrames de petróleo.

De momento sólo se ha terminado la sección iv) relativa a derrames de petróleo, la cual ha sido publicada en un volumen separado. Su objeto es que sirva de ayuda a los gobiernos, en particular a los países en desarrollo, que lleguen a tener que enfrentarse con el problema de los derrames. En esta publicación hay información sobre los siguientes temas:

- a) Propiedades de los diversos tipos de hidrocarburos y comportamiento de la mancha de petróleo en el mar;
- b) Métodos de contención recogida y tratamiento (mecánico y químico) de manchas de petróleo en el mar;
- c) Recogida y tratamiento del petróleo en los diversos tipos de playas y litorales.

Otros asuntos

Actualmente en IMCO se trabaja intensamente en mejorar las especificaciones internacionales del rendimiento de equipo separador de agua e hidrocarburos y oleómetros, eliminación de sentinas y lastres oleosos por los buques surtos en el puerto (excluidos los efluentes de los tanques de carga/lastre de los buques tanques), disposiciones relativas a las tuberías y especificaciones de la conexión universal a tierra.

Algo que ha preocupado permanentemente a IMCO son las instalaciones en los puertos para la recepción de residuos oleosos de los buques. Al respecto pode-

mos adelantar que ya existen conversaciones para que la Empresa Portuaria de Chile, que opera la mayoría de los principales puertos de Chile, disponga o contrate instalaciones para la recepción de aguas de sentinas y basuras.

Por otra parte la Dirección del Litoral y de Marina Mercante por Resolución N° 12.600/199 del 22 de julio de 1975 estableció la obligatoriedad de que existan en todos los terminales de carga de petróleos crudos o bunkers estanques para la recepción de lastres contaminados y de que los buques tanques deben hacer uso de ellos.

Con referencia al Manual sobre la contaminación ya mencionado, en la 3ª Sesión del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino de IMCO, celebrada en junio de 1975, se presentó el proyecto de la parte I (prevención) a fin de que sea analizado y aprobado en un futuro cercano.

Asimismo IMCO ha estado preocupado últimamente de la asistencia técnica. Es así como está recopilando información de los gobiernos con vistas a mantener una lista de expertos y equipos a quienes se pueda acudir en casos de emergencia. También está en estudio la creación de partidas regionales para combatir la contaminación. Esta moción fue presentada por Chile durante el desarrollo de la 3ª Conferencia sobre los Derechos del Mar, celebrada en Caracas, y tiene como objetivo concentrar en determinadas áreas equipos y elementos para una pronta ayuda en casos de derrames considerables.

Comentario final

Tal como hemos visto, a nivel internacional se han logrado diversos acuerdos tendientes por una parte a prevenir la contaminación del mar y por otra a otorgar compensaciones por los daños que esa contaminación puede producir.

Al entrar en vigencia recientemente el Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 y el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil, por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos,

1969, se ha dado un gran paso hacia la solución del problema de las compensaciones por daños, pero y así lo entendemos, lo fundamental es prevenir antes que curar.

En consecuencia todos tienen su vista puesta en la Convención de 1973 que es la más completa que se ha hecho hasta

ahora. Se espera que esta Convención sea puesta en vigor en EE. UU. allá por 1978.

Sin desconocer los múltiples problemas que acarrea aprobar una Convención de este tipo, es nuestro deseo que todos los países puedan firmarla lo antes posible, teniendo como único objetivo el proteger la salud y el bienestar de la humanidad.

