

**Responsabilidad civil por daños causados luego del vertido y/o derrames de hidrocarburos persistentes provenientes de buques tanque en navegación marítima.**



Elías Carlos Ferán

Legajo VABG6188

Abogacía

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21

TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

Año 2016

## Resumen

*Responsabilidad civil por daños causados luego del vertido y/o derrames de hidrocarburos persistentes provenientes de buques tanque en navegación marítima.*

La responsabilidad ambiental la hemos adquirido a través del proceso cultural de socialización, siendo esa cultura toda la actividad que el hombre desarrolló para crear los instrumentos útiles y necesarios para su vida. La responsabilidad ambiental es una toma de posición de ese hombre consigo mismo, dentro del grupo social que lo rodea y el entorno naturaleza, elemento que se transforma y por él es modificado.

La responsabilidad es un concepto ético y jurídico, la objetividad es lo que contribuye a la toma de conciencia para la acción posterior. Esta responsabilidad es individual y colectiva, según el caso; sus efectos son particulares y/o generales así como sus consecuencias son morales y/o jurídicas.

Partiendo de que la energía ha sido un factor fundamental en la creación del mundo y por ende del hombre, hoy para continuar la existencia dependemos totalmente de ella. La encontramos presente en la naturaleza y la utilizamos y transformamos para la satisfacción de necesidades básicas del hombre en sociedad.

Esa transformación y comercialización dio lugar a la construcción de importantes instalaciones y en particular respecto del tema que nos convoca, el diseño de una infraestructura adecuada para su transportación, esencialmente los buques –tanque.

En este trabajo se investigará el esquema legislativo en materia de contingencias que conllevan a la responsabilidad civil por daños al medio ambiente, ya sea a cargo del Estado, del Estado del pabellón y del puerto, analizando las causales de responsabilidad a cargo del transportista y del fletador y sus dependientes, en la esfera tanto nacional como internacional.

## **Abstract**

*Liability for damages caused after the spill and / or spills of persistent oil from tankers in shipping.*

Environmental responsibility we have acquired through cultural socialization process, where all the activity that culture man developed to create useful and necessary tools for life. Environmental responsibility is a position taken by the man himself, within the social group surrounding environment and nature, an element that transforms and it is modified.

Accountability is an ethical and legal concept; objectivity is what contributes to the awareness for further action. This responsibility is individual and collective, as appropriate; its effects are specific and / or general and its consequences are moral and / or legal.

Given that energy has been a key factor in the creation of the world and therefore the man today to continue the existence depend entirely on it. We find this in nature and use and transform to meet basic human needs in society.

That transformation and marketing led to the construction of major facilities and in particular on the issue before us, the design of an adequate infrastructure for transportation, essentially the-tank vessels.

This paper will investigate the legislative scheme in respect of contingencies that lead to civil liability for environmental damage either by the State, flag State and port, analyzing the grounds for liability of the transport carrier and charterer and their dependents, in both national and international level.

Índice

Elías Carlos Ferán

Legajo VABG6188

Abogacía

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21

TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

Año 2016

## ÍNDICE DEL TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN:

<b>Introducción</b>	<b>07</b>
<b>Capítulo I - Origen y evolución de la normativa convencional y nacional respecto de la responsabilidad por daños originados por hidrocarburos en el ámbito marítimo.</b>	<b>08</b>
<b>1.1 - Responsabilidad civil por daños causados luego del vertido y/o derrames de hidrocarburos persistentes provenientes de buques tanque en navegación marítima.</b>	<b>09</b>
<b>1.2 - Origen y evolución de la legislación internacional convencional aplicable a la responsabilidad civil por daños ante un vertido y/o derrame de hidrocarburos al mar.</b>	<b>17</b>
<b>1.3 - Origen y evolución de la legislación Argentina aplicable a la responsabilidad civil por daños ante un vertido y/o derrame de hidrocarburos al mar.</b>	<b>31</b>
<b>Capítulo II – Convenios internacionales y Leyes nacionales que norman la responsabilidad civil por daños originados por hidrocarburos en el ámbito marítimo.</b>	<b>35</b>
<b>2.1 - Desarrollo de los Convenios internacionales suplementarios nacidos luego del CLC69/PROT92 y FUND71/PROT92.</b>	<b>36</b>
<b>2.2 - Normas a aplicar al vertido y/o derrame de hidrocarburos de un buque, en la Argentina, cuando el siniestro no encuadre en el sistema regulado por los convenios CLC69/PROT92, FUND71/PROT92 y los sucesivos Convenios ratificados.</b>	<b>53</b>

<b>Capítulo III - Privilegios que otorgan las legislaciones convencionales y nacionales a los agentes contaminadores.</b>	<b>66</b>
<b>3.1 - Limitación de la responsabilidad por daños debidos a la contaminación marítima por hidrocarburos.</b>	<b>67</b>
<b>3.2 - Banderas de conveniencia. Definición y crítica de su existencia.</b>	<b>72</b>
<b>3.3 - Sociedades mercantiles.</b>	<b>73</b>
<b>3.4 - Seguro obligatorio.</b>	<b>73</b>
<b>3.5 - Sociedades de clasificación.</b>	<b>74</b>
<b>Conclusión.</b>	<b>76</b>
<b>Bibliografía.</b>	<b>83</b>

## INTRODUCCIÓN

Cuando la pérdida del producto transportado de un buque en navegación normal o en situación de peligro supone un riesgo para las costas adyacentes, como el caso del transporte a granel de hidrocarburos en buques-tanques, el evento deja de ser exclusivamente un problema particular del armador, naviero o de los dueños de la carga que perdieron una carga valiosa, y pasa también a ser problema para los terceros afectados por el vertido de la carga peligrosa y que son quienes no necesariamente participan de los beneficios de su transporte.

En este trabajo se compararán los dos regímenes sobre responsabilidad por daños debidos al vertido de hidrocarburos; el sistema de tratados internacionales producto del proceso unificador promovido en el seno de la OMI (Organización Marítima Internacional, en inglés IMO) y el régimen vigente en nuestro país.

Para concretar el trabajo se accederá a importante doctrina y legislación nacional e internacional para que luego de analizarla bajo la estructura de la legislación nacional e internacional, podamos elaborar una conclusión que se aproxime al mayor estándar de respuesta aplicable a la problemática de contaminación ambiental que nos convoca, en relación a la responsabilidad civil por daños que corresponde a cada parte interviniente.

**Capítulo I - Origen y evolución de la normativa convencional y nacional respecto de la responsabilidad por daños originados por hidrocarburos en el ámbito marítimo**

Elías Carlos Ferán

Legajo VABG6188

Abogacía

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21

TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

Año 2016

## **1.1 - Responsabilidad civil por daños causados luego del vertido y/o derrames de hidrocarburos persistentes provenientes de buques tanque en navegación marítima.**

Como punto de partida, es necesario destacar que las viejas concepciones según las cuales se consideraba a la navegación como una actividad inocua que no producía riesgo ni daño alguno a ningún Estado, hoy se convierte en una referencia insostenible que contrasta de lleno con la realidad actual. Las nuevas condiciones en las que se desarrolla el tráfico marítimo y el transporte de hidrocarburos en particular, conlleva inevitablemente riesgos muy serios que, a menudo, se materializan en accidentes catastróficos que causan daños a los Estados afectados y al medio ambiente marino en su conjunto (González Lebrero, R. A., 2000).

Por ello partiendo de que la energía ha sido un factor fundamental en el desarrollo del mundo y por ende del hombre, hoy, para continuar la existencia, dependemos totalmente de ella. La encontramos presente en la naturaleza y la utilizamos y transformamos para la satisfacción de necesidades básicas en todas las sociedades.

Uno de los mayores representantes de esa energía desde el siglo XX han sido los hidrocarburos, elemento que dada esa vital importancia para la subsistencia humana hizo que todos los países que han poseído ese recurso, convirtieran esa posesión en una cuestión de estado; por lo tanto su explotación, transformación y comercialización dio lugar a la construcción de importantes instalaciones y el diseño de una infraestructura adecuada para su transportación, esencialmente los buques –tanque, aumentando considerablemente los riesgos para el medio ambiente, ante el creciente desplazamiento de importantes volúmenes de hidrocarburos, por ello en la presente investigación la tarea será evaluar la responsabilidad por daños que le corresponde a cada una de las partes intervinientes durante el transporte marítimo de hidrocarburos, luego de un derrame o vertido al mar, con el consiguiente daño

ambiental ocasionado, y poder cuantificar los montos indemnizatorios correspondientes, aplicando el encuadre jurídico internacional y nacional (Chami, D.E., 2010).

A continuación definiremos tres conceptos básicos en la problemática investigada, como son: hidrocarburo, vertido o derrame y buque.

### *Hidrocarburos*

Los Hidrocarburos son sustancias químicas producidas en la naturaleza que están formados por carbono e hidrógeno, dando origen a varios tipos de hidrocarburos siendo los principales el petróleo y el gas natural. Estas sustancias se producen en capas profundas de la tierra a lo largo de millones de años.

Si bien desde sus orígenes los hidrocarburos han sido muy beneficiosos, por las múltiples aplicaciones que poseen, también han producido un impacto negativo en el medio ambiente, particularmente en el marino, al contaminar las aguas durante su transporte marítimo cuando se producen derrames o vertidos por mala manipulación o por mal estado de los medios de transporte, esto ha ocurrido con mayor frecuencia, con el petróleo. La baja densidad de los hidrocarburos, en particular el petróleo crudo, con respecto al agua hace que floten ocupando grandes extensiones en su superficie, por ello se lo conoce para la normativa convencional como “hidrocarburo persistente”, esto es capaz de aislar el contacto de la vida acuática con la atmosfera lo cual puede ocasionar la muerte de estos seres vivos así como la contaminación de grandes volúmenes de agua.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Fuente: Página web de la Secretaría de Energía R. Argentina. Recuperado el 08/05/2015 de: [http://www.energia.gov.ar/contenidos/archivos/Reorganizacion/contenidos\\_didacticos/publicaciones/hidrocarburos.pdf](http://www.energia.gov.ar/contenidos/archivos/Reorganizacion/contenidos_didacticos/publicaciones/hidrocarburos.pdf)

### *Vertidos o derrames:*

Primordialmente debe distinguirse con precisión entre un "vertido" contaminante, fruto de una acción deliberada e intencional, aunque pueda estar justificada por causas de fuerza mayor o estado de necesidad, y un "derrame" o "descarga" derivado de un accidente o de las operaciones habituales en la explotación de un buque. Siendo la diferencia entre ambos conceptos indiferente respecto de la contaminación que producen; pero desde lo jurídico es importante, pues no puede equipararse en su tratamiento jurídico punitivo, al vertido deliberado, con el que es consecuencia indirecta de un accidente de un barco durante la navegación (abordaje, varadura o naufragio), o de la operativa normal del buque, ya que desde el punto de vista medioambiental no importan tanto las causas como la realidad de la contaminación, sea vertido, sea derrame.<sup>2</sup>

### *Buque*

El buque tiene un lugar fundamental en el Derecho marítimo, ya que es una expresión en donde se resumen los intereses de las diversas personas que están vinculadas a la aventura marítima, tales como, el propietario, el armador, el agente marítimo, el capitán.

O sea “No puede concebirse la navegación ni las instituciones del Derecho de la navegación sin la existencia de un buque, vehículo imprescindible para que se presenten las instituciones del derecho de la navegación” (Chami, D.E., 2010, p. 99).

Dentro de las citadas instituciones podemos nombrar el embargo, los privilegios o la hipoteca naval, los contratos de locación, fletamento a tiempo o fletamento por viaje, los lugares de refugio ante la inminencia de un derrame de hidrocarburos por parte de un buque-

---

<sup>2</sup> Fuente: Página web ITOPF. Recuperado el 08/05/2015 de: <http://www.itopf.com/>

tanque. Por ello “el riesgo es consecuencia de la combinación del buque con el medio en el que se desenvuelve” (Chami, D.E., 2010, p. 99).

Habiendo ya definido lo que representa jurídicamente, un hidrocarburo, un buque y la sustancial diferencia entre un vertido y un derrame, también en esta etapa inicial del capítulo se hace necesario definir los principios y presupuestos de responsabilidad civil por daño y como se configurarían en este caso.

### *Principios fundamentales del derecho de daños*

a) **Alterum non laedere:** Los antiguos romanos sintetizaron los grandes principios jurídicos en tres axiomas, donde el derecho podría reducirse como mínima expresión y al mismo tiempo ser suficientes para abarcar todos los aspectos a regular por las leyes: honeste vivere (vivir honestamente), suum cuique tribuere (dar a cada uno lo suyo) alterum non laedere, es decir no dañar al otro. Para los romanos a partir de esos principios se podía ante cualquier situación saber cómo comportarse en relación con los demás. El principio del alterum non laedere es, como la noción misma de derecho, inseparable de la de la relación social, es decir en relación a otro, o lo que es lo mismo tiene sentido únicamente en la vida en sociedad, porque el daño que alguien se infiere a sí mismo no entra dentro de la consideración de la responsabilidad civil. El derecho no protege entonces a quien causa un daño a otro, sino que muy por el contrario hace nacer una obligación (en sentido jurídico) de dejar a esa persona en una situación lo más parecido posible a como se encontraba antes de sufrir el daño (Neminem laedere: obligación de no hacer daño a otro) (Bustamante Alsina, J., 1993).

Podemos entonces resumir diciendo que el principio general del derecho de no dañar al otro, hace que sea posible la vida en sociedad y que cuando es quebrantado, acarrea una sanción que consiste en la obligación jurídica de indemnizar el daño causado. Debemos

aclarar sin embargo que no siempre que se causa un daño se responde, tal como veremos más adelante. De todos modos las excepciones al resarcimiento del daño, debido al progreso jurídico y muy en especial de esta materia, cada vez son menores, porque se considera inconveniente que la víctima no sea compensada de algún modo (Bustamante Alsina, J., 1993).

b) **Necesidad de un factor de atribución:** se trata de la razón legal que justifica la responsabilidad. Los factores pueden ser factores subjetivos (culpa y dolo) y factores objetivos (riesgo, garantía, equidad etc.), según se acepte que la propia diligencia elimine la responsabilidad, o no. Por esto para determinarlo, hay que atender al eximente. Los factores subjetivos se basan en la reprochabilidad de la conducta dañosa. Importa, y mucho, la órbita interna o faz subjetiva del sujeto. Estos son el dolo (intención deliberada de no cumplir) y la culpa (omisión de las diligencias que el caso exige), y para liberarse de responsabilidad, habrá que probar la no culpa (error esencial y excusable, dolo y violencia o intimidación) o el haber obrado de forma diligente. En cambio, en los factores objetivos no es relevante la subjetividad del agente, porque el deber de resarcir se apoya en otros motivos. Con relación a la Ley general de ambiente nacional (Ley 25.675), por ejemplo, en ella se consagra la responsabilidad objetiva siendo una acertada solución ya que es obvio que no existe un derecho a contaminar. La única posibilidad de eximirse de la responsabilidad, será acreditando que “a pesar de no haber habido culpa, los daños se produjeron por culpa exclusiva de la víctima, o un tercero por quien no deba responder” (Art. 29 LGA). Existe un amplio consenso sobre el factor objetivo de la responsabilidad por daño ambiental: el riesgo. Consiste en una seria previsibilidad abstracta y genérica sobre quien causa los daños y supone que quien es dueño de cosas o realiza actividades que agraven el peligro de dañar, debe responder por los daños que ellas originen a terceros. El artículo 1113 Cód. Civ., que

consagra la responsabilidad objetiva, impone la obligación determinada de impedir que la cosa perjudique a terceros, por ello, cuando el daño se produce por el hecho de la cosa, esto prueba la infracción de dicha obligación. Lo que se busca con esto es generar una responsabilidad presumida, de la que sólo pueda liberarse con la prueba de la causa extraña (Pizarro, R. D. y Vallespinos, C. G., 1999).

c) **Principio de reserva:** “Las acciones privadas de los hombres que de ningún modo ofendan al orden y a la moral pública, ni perjudiquen a un tercero, están solo reservados a Dios y exentas de la autoridad de los Magistrados. Ningún habitante de la Nación será obligado a hacer lo que no manda la Ley, ni privado de lo que ella no prohíbe.” (Art 19 CN).

En una misma línea de pensamiento se desarrollan los Art. 53, 1066, 1074 y conscs. del Código Civil Argentino. Por lo tanto es necesario hacer una diferencia con el Derecho Penal, porque en materia de responsabilidad civil rige la atipicidad mientras que en el penal, lo contrario. Como resultado de la diferencia relevada, surge que la regla es que todo daño se reputa antijurídico, salvo que medie causa de justificación (Rosatti, H., 2009).

d) **Principio de prevención:** La función preventiva del derecho de daños se presenta como un complemento idóneo de las tradicionales vías resarcitorias. Suelen distinguirse dos formas de prevención: 1) de carácter general: consiste en la amenaza efectiva de una consecuencia legal, frente a la producción de una determinada actividad. La prevención se realiza por medio de la disuasión, y juega allí un rol preponderante la acción psicológica de intimidación que ejerce la consecuencia jurídica prevista en la norma y 2) de carácter específico: éste tipo de prevención sólo puede tener cabida dentro de un contexto circunscripto de tareas riesgosas o peligrosas. La prevención se realiza

mediante la imposición, a ciertos sujetos, de deberes especiales, destinados a controlar y aminorar los riesgos de la actividad por ellos desplegada, mediante la adopción de medidas de seguridad adecuadas.

El tema de la prevención del daño asume especial relevancia en materia de lesión a derechos personalísimos, como la intimidad, el honor, la imagen y la identidad personal.

Nuestra legislación se ha ocupado de la problemática vinculada con la prevención del daño. Algunas referencias a ella las encontramos en el Artículo 43 de la CN, en los Artículos 1071 y 1071 bis del Código Civil y en la ley 24.240 (Defensa del Consumidor) (Rosatti, H., 2009).

e) **Principio de reparación plena e integral:** Este principio supone la necesidad de una razonable equivalencia jurídica entre el daño y la reparación. Este principio es fundamental cuando es difícil que la recomposición sea posible y que no se logre colocar las cosas en el estado en que se encontraban antes del evento dañoso. Para ello se plasma en cuatro reglas fundamentales:

- 1) El daño debe ser fijado al momento de la decisión.
- 2) La indemnización no debe ser inferior al perjuicio.
- 3) La apreciación debe formularse en concreto.
- 4) La reparación no debe ser superior al daño sufrido.

#### *Presupuestos de responsabilidad civil por daños*

a) **El daño:** debe ser injusto, lo cual no significa que necesariamente deba provenir de un acto ilícito ni, mucho menos, que siempre sea menester la culpa en la conducta del agente.

Hay responsabilidad por actos ilícitos y la hay, también, en virtud de conductas lícitas; hay responsabilidad con culpa y también sin que medie aquel factor de atribución.

Con la locución injusto nos referimos a la injusticia de que la víctima soporte el daño que se le ha ocasionado. La injusticia del daño se capta valorando los intereses lesionados, que deben ser merecedores de tutela.

En cambio, para enervar el peligro de daño debemos encontrarnos frente a una situación antijurídica: la fuente de la que surge la amenaza de daño debe estar prohibida. Sólo así cabría impedir la actividad peligrosa, pues hay otras que son genéricamente riesgosas pero están permitidas, como por ejemplo, la conducción de automotores, fabricación de determinados productos químicos, el transporte de hidrocarburos por buques-tanque, etc. (Pizarro, R. D. y Vallespinos, C. G., 1999).

b) **Relación de causalidad:** Por regla, se exige una relación de causalidad entre el hecho fuente y el daño o el peligro de daño, que permita considerar a éstos como producidos por aquél. Decimos que la relación de causalidad es un presupuesto no constante porque excepcionalmente hay responsabilidad sin causalidad, como dice el Código Civil en el Art. 1074 “Toda persona que por cualquier omisión hubiese ocasionado un perjuicio a otro, será responsable solamente cuando una disposición de la ley le impusiere la obligación de cumplir el hecho omitido” Actos ilícitos de omisión.

c) **Factor de atribución:** Es inevitable un factor de atribución contra el responsable, como motivo que explica su responsabilidad. A partir de un daño injusto, se averigua y selecciona un criterio que muestre si es justo que alguien responda por él. Como ya dijéramos up supra, éstos pueden ser “objetivos” o “subjetivos”.

d) **La antijuridicidad:** Se trata de un requisito que no es general porque sólo funciona cuando el daño nace de un hecho ilícito, pero no cuando el daño se causa por una conducta lícita. Es decir, las conductas antijurídicas son fuente de daños injustos, pero éstos también pueden surgir de actividades permitidas y aprobadas socialmente, y con prescindencia de un obrar concreto que pudiese considerarse como ilícito.

## **1.2 – Origen y evolución de la legislación internacional convencional aplicable a la responsabilidad civil por daños ante un vertido y/o derrame de hidrocarburos al mar.**

Luego de los enunciados desarrollados en el título anterior, estamos en condiciones de empezar a recorrer el origen y la evolución de la legislación convencional aplicable al tema que nos convoca.

Si bien en 1954 se había adoptado un tratado referente a la contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques, cuando en 1967, el buque-tanque “Torrey Canyon” (el primero de los grandes superpetroleros, capaz de transportar una carga de 120.000 toneladas de petróleo), se hundió en el sur de la costa de Inglaterra, provocando un desastre ecológico de magnitud, poniendo en evidencia al mundo y en particular al marítimo, acerca de que no eran suficientes las medidas conocidas, respecto de la preservación del medio marino frente a la contaminación por hidrocarburos (Chami, D.E., 2010).

Éste acontecimiento, dio lugar a una ardua discusión acerca de la responsabilidad de los Estados, de los dueños de las cargas, de los propietarios de los buques, así como de los armadores (individuos que explotan comercial y marítimamente un buque pudiendo ser o no propietarios). En esa discusión se evaluó primordialmente la licitud o ilicitud de la acción, la imputabilidad y la reparación de los daños ocasionados por la contaminación al medio marino (Chami, D.E., 2010).

Obviamente, para el caso de responsabilidad por un hecho ilícito es más sencillo, dado que los damnificados aportarían las pruebas de la responsabilidad del sujeto a quien imputan el acto o bien la omisión que dio lugar al hecho ilícito. Pero en la responsabilidad sin hecho ilícito corresponde al Estado responsable, aportar las pruebas para exonerarse de la ilicitud.

Este sistema de evaluación de las responsabilidades responde al igual que para los individuos, según la definición de responsabilidad civil que nos ofrece Pizarro y Vallespinos:

La obligación de indemnizar el daño causado puede tener su origen en un hecho propio del responsable, o en razón de haber sido el menoscabo causado por el hecho de ciertas personas por las que se deba responder, o por el hecho de las cosas de las que se es propietario, dueño o guardián. Es el carácter injusto del daño el que determina que no sea la víctima quien deba soportarlo, y el que justifica la pretensión resarcitoria contra el responsable (Pizarro y Vallespinos, 1993, p. 449).

Como citáramos al principio, el elemento distintivo del Derecho Marítimo es la reacción espasmódica luego de grandes accidentes y siniestros marítimos, reacción que ha dado lugar a una amplia normativa convencional, siendo la regulación internacional de la responsabilidad civil por daños por contaminación marítima por hidrocarburos, el objetivo principal.

Siguiendo la lógica descripta, y como ya citamos, tras el accidente de 1967 del petrolero Torrey Canyon, debido a la inapropiada normativa entonces vigente, la Comunidad Marítima Internacional “CMI” (Organismo no gubernamental, privado, que reúne a todas las asociaciones nacionales de Derecho de la Navegación) en 1968, en Tokio, un año después del suceso descripto, elabora un proyecto de convenio que eleva a un organismo de las Naciones

Unidas, que es la Organización Marítima Internacional “OMI” con sede en Londres, organismo que ya en 1959 se había hecho cargo del tratado de 1954, pero igualmente tuvo que esperar hasta 1967 para dar inicio de la búsqueda de una normativa internacional uniformadora en la materia.

Diversos eran los temas que el CMI pretendía resolver en su proyecto elevado a la OMI, entre ellos:

1) En primer lugar se planteaba sí debía sancionarse o no una convención internacional para establecer el régimen de responsabilidad para casos de contaminación.

2) Si dicha convención internacional debía incluir otras cargas contaminantes además de los hidrocarburos

3) También debía relevarse si la responsabilidad debía recaer sobre el propietario del buque o sobre el propietario de la carga y para cualquiera de las dos opciones que se tomase habría que dilucidar si la responsabilidad debía ser:

a) Objetiva, sin liberar a quien se imputara responsabilidad aun cuando no hubiera culpa de su parte a diferencia de la tradicional responsabilidad civil que exige como requisito para que surja la obligación de indemnizar la culpa o negligencia del autor, en cambio las tesis que defienden la responsabilidad objetiva o responsabilidad por riesgo, solo basta que concurren los siguientes requisitos (acción, nexo causal y daño) sin necesidad de imputar una actuación dolosa al culpable. Se pretende de esta manera proteger a los perjudicados por aquellas actividades que implican cierto riesgo aunque no haya incurrido en culpa su autor.

b) De culpa probada, en tanto no se presume la culpa del mismo, y el damnificado deberá demostrar que el agente realizador del hecho cometió un error en su conducta.

c) De culpa presunta, cuando opera la presunción de culpa será el sujeto quien produjo el daño a quien corresponda probar que su conducta estuvo enmarcada dentro de la diligencia y cuidados necesarios para el caso, permitiendo a quien se reputara responsable liberarse en caso de falta de culpa.

4) Por último el CMI planteaba si sería necesaria la constitución de un fondo de limitación afianzado con seguros, garantías financieras o responsabilidad del Estado.

Ante todos estos planteos, la Conferencia (CMI) hizo prevalecer por muy poco margen la posición de centrar la responsabilidad por culpa presunta en el propietario del buque y no en el propietario de la carga. Además se consideró que era prioritario un convenio internacional para lo más urgente, que era la contaminación por hidrocarburos, excluyendo todo otro elemento contaminante. Con éstas pautas ya resueltas y como guía de lo que iba ser el futuro convenio se remite el proyecto a la OMI, institución que a partir de ese proyecto crea dos Convenios: el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (1969), (referiremos en adelante a ese conjunto normativo como “CLC” Civil Liability Convention), y el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (1971), (en adelante nos referiremos a ese conjunto normativo como “el Convenio del FONDO”), éste Convenio de constitución de un fondo, surgió porque las soluciones del Convenio de responsabilidad civil no eran totalmente apropiadas, ya que las indemnizaciones eran insuficientes para los damnificados, porque el sistema contaba con amplias causales de exoneración, además imponía severas cargas a los propietarios de buques

al canalizar totalmente la responsabilidad en ellos, dicho fondo era aportado por la carga, o sea las empresas petroleras.<sup>3</sup>

A continuación se desarrollara la formación, composición y funcionamiento de cada uno de los instrumentos convencionales mencionados ut supra.

*CLC69/PROT92.*<sup>4</sup>

Como ya se apuntó al principio del presente capítulo, la O.M.I. dando respuesta a los lineamientos esbozados por la Comunidad Marítima Internacional (C.M.I.), plasmó lo que se conoce como Sistema de la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación por Hidrocarburos de 1969, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de 1992 y como ya se adelantara en los párrafos anteriores también se arribó a la necesidad de creación del Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (1971), al igual que el anterior Convenio se siguió el texto resultante de la adopción del Protocolo de 27 de noviembre de 1992 que lo ha enmendado. Siendo a la fecha el CLC y el Fondo dos alternativas vigentes frente al derrame de hidrocarburos al mar.

Como resultado de todas éstas consideraciones podremos comprobar con la simple lectura del Art. 2 CLC que las disposiciones enumeradas en él, son de aplicación meridiana al momento de reclamar y solucionar la asignación de las correspondientes responsabilidades, siempre que se hayan producido daños por hidrocarburos en la costa, mar territorial o zona económica exclusiva de un Estado parte. Sí el estado no hubiera establecido dicha zona, el

---

<sup>3</sup> Fuente: Página web IMO. Recuperado el 08/05/2015 de: <http://www.imo.org>

<sup>4</sup> Fuente: Página web IMO. Recuperado el 08/05/2015 de:  
<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-%28CLC%29.aspx>

CLC 69/PROT 92 se aplicará hasta una distancia de 200 millas contadas desde las líneas de base que miden el mar territorial. Queda claro que la Convención no rige los derrames y/o vertidos de hidrocarburos producidos en alta mar que no tengan consecuencias en las zonas antes mencionadas, o sea lo que le importa al Convenio es el lugar de producción del daño por contaminación independientemente del lugar en donde se origine el derrame. Cabe resaltar que a contrario sensu, la convención regirá también la responsabilidad por las medidas preventivas adoptas para evitar o reducir al mínimo los daños por contaminación en las zonas apuntadas, habiéndose tomado esas medidas preventivas en alta mar.

Continuando con el análisis del Convenio se observa que además del factor o criterio territorial, que fijaba como elemento determinante el lugar de producción del daño, se requería un segundo factor para la aplicabilidad del CLC, o sea a qué tipo de derrames se aplicaba, en el Art. 1.5 el Convenio nos indicaba que el derrame debía tratarse de un hidrocarburo persistente a granel, entiéndase petróleo crudo, fueloil, aceite diesel pesado, aceites lubricantes, esto implica que el producto deberá disiparse con lentitud en el medio marino y, consecuentemente, requiera tareas de limpieza para removerlo, o sea se contemplaba a aquellos que tenían mayor probabilidad de dañar y se excluye la nafta, el kerosén, JP 1 y demás productos livianos, siendo éstos los que se evaporan con rapidez.

Además de ser un producto persistente el derrame debía provenir de un buque tanque, lo que excluía las Plataformas “off shore”, Monoboyas, Tuberías submarinas y Puertos, como así también cuando el derrame tenía su origen únicamente en el propio combustible o “bunkers” (combustible llevado a bordo para consumo del propio buque) que llevaba a bordo el buque-tanque durante un viaje en lastre con los tanques limpios, sí por el contrario el derrame proviene del propio combustible o “bunkers” del buque tanque destinado al transporte de hidrocarburos a granel como carga, entonces no estará excluido como todos los

demás buques, sino que estará alcanzado por el CLC69/PROT92 . El derrame además debía provenir de un buque-tanque, el mismo tenía que ser de navegación marítima, quedando excluidos los de navegación fluvial. Es evidente que el convenio desde sus inicios resultó insuficiente al concentrar toda la responsabilidad en la figura del propietario del buque.

*Características de la responsabilidad dentro de los lineamientos del CLC69/PROT92:*

Prosiguiendo con el análisis del CLC de 1969 y su enmienda de 1992, yendo a lo medular del tema, que es el sistema de responsabilidad o sea cómo debe indemnizarse el derrame de petróleo crudo proveniente de un buque tanque en navegación marítima, el sistema de responsabilidad del CLC 69/PROT 92 tiene una responsabilidad cuyos caracteres principales son:

a) Extracontractual: se regulan los daños y perjuicios causados por un hecho ilícito, de un delito o de un cuasidelito. No hay relación previa entre el propietario del buque y el damnificado, sino solamente que el propietario ha violado el deber genérico de no dañar (*alterum non laedere*). La convención ha dejado bien claro que su campo de aplicación no se circunscribe a la responsabilidad extracontractual y cuando extraordinariamente mediara una relación contractual entre el propietario y el damnificado sí la situación del propietario encuadra fuera de las prohibiciones del Art. 3.4, aunque el reclamo se fundara dentro de la normativa contractual, la convención regirá igualmente.

b) Canalizada: El Art. 3.1 del CLC dice que es canalizada porque recae en el propietario del buque tanque, o sea queda claro que no se puede reclamar ni contra el armador, ni contra el fletador, ni contra el explotador, ni contra la carga, es el propietario el responsable registral, fácil de identificar, por lo tanto es un sistema exclusivo porque sólo se puede accionar contra el propietario en los términos del CLC, y excluyente porque enumera

en su Art. 3.4 la personas contra las cuales no se puede accionar, siendo ellas, empleados del propietario, tripulantes del buque, agentes del propietario, práctico del buque, fletador, gestor naval o armador, asistente o quien tome medidas preventivas y los empleados de todos ellos.

c) Debe existir un Suceso: Del texto de la convención queda claro que existe la necesidad de un “suceso” siendo no encuadrado dentro del tratamiento del presente convenio los derrames de origen desconocido. En la definición de suceso del Art.1.8 de la convención, al considerar la existencia de amenaza grave e inminente de causar daños, abre la puerta a la situación de que si bien no ha habido derrame ni consecuentemente contaminación, de haberse incurrido en gastos por medidas preventivas ante una virtual amenaza grave, los gastos erogados serán reconocidos.

d) Fijando como Exclusiones: En el Convenio de 1969, en su artículo 3.4, párr. 2º se prohibía reclamar contra dependientes y agentes del propietario, luego con la aparición del Protocolo de 1992 se ampliaron esas restricciones, quedando enumeradas en el artículo 3.4, inc. a) al f). Resulta importante destacar, que si bien del texto de la convención se entiende que los enumerados en el artículo citado están al margen de cualquier reclamación, ajustada o no al convenio, en la práctica tal cobertura alcanza a los sujetos enumerados en el Art. 3.4, inc. a) al f), sólo para los casos en donde resulte de aplicación la Convención.

El Art. 3.4 veda taxativamente todo reclamo de indemnización por daños causados por contaminación a los sujetos enumerados en el inc. a) al f):

- 1) Los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes.
- 2) El práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicio para el buque.

3) Ningún fletador – la convención precisa, como quiere que se lo describa, incluso un fletador de un buque sin tripulación, gestor naval o armador.

4) El salvador autorizado por el propietario o una autoridad pública.

5) Ninguna persona que adopte medidas preventivas.

6) Ningún empleado o agente del fletador, salvador o de la persona que adopte medidas preventivas.

Queda evidenciado que en la lista de exclusiones quedaron afuera, las Sociedades de Clasificación, los Astilleros y la Carga, obviamente se podrá accionar contra ellos en caso de dolo o hecho temerario, e incluso no se deben descartar las acciones de repetición que el propietario podrá ejecutar por un daño que debió indemnizar cuando el responsable era otro buque, por ejemplo un abordaje donde la culpa sea del otro buque. (Art. 3.5 del CLC).

e) Objetiva: Como dijéramos al principio se trata de una responsabilidad objetiva porque así lo demuestran las causales de exoneración que son las causales por las cuales el propietario puede liberarse, siendo ellas las siguientes:

1) Guerra, guerra civil, hostilidades, insurrección.

Esta excepción ha dado lugar a abundante jurisprudencia internacional, referente al significado de “acto de guerra”. Este concepto se refiere a las actividades hostiles que se realizan entre estados beligerantes, desde la óptica del Derecho Internacional. No obstante ésta discusión, la clausula de exoneración puede comprender insurrecciones y revoluciones. A fin de que esta excepción prospere, el Juez de la causa deberá asegurarse, sí las partes en contienda tienen reconocido algún status en el Derecho Internacional y verificar las circunstancias especiales del caso. Los asaltos de piratas y los actos de guerrilla de grupos y

los atentados, no se consideran una excepción para liberar de responsabilidad absoluta al propietario.

2) Fenómeno natural excepcional, inevitable e irresistible.

El CLC en su Art. 3.2. (a), establece que existirá una exoneración a favor del propietario, si es que prueba que el accidente se debió a un fenómeno natural de una fuerza excepcional, inevitable e irresistible, es lo que denominamos fuerza mayor. A fin de que el responsable oponga esta excepción, debe probar al juez que el accidente de ninguna manera pudo haber sido evitado a través del cuidado razonable de acuerdo la destreza marinera común.

3) Dolo de un tercero cuando ha contribuido a la totalidad del daño.

En el CLC, se excluye de toda responsabilidad al propietario cuando el incidente se debió a la acción u omisión de un tercero, realizada con la intención de causar un daño. En éste rubro se incluye la piratería, la baratería (Acto u omisión de los que mandan o tripulan un buque, en perjuicio del armador, cargador o de los aseguradores), así como los actos dolosos de cualquier prestador de servicios, como sería el caso de los estibadores en puerto. En el caso de los salvadores, son considerados como susceptibles de responsabilidad por los actos que causen daños a la aventura marítima que pretenden salvar del peligro. Así mismo los salvadores son responsables por los actos intencionales que cometan y que causen daños al medio ambiente.

4) Culpa del encargado de mantener los auxilios a la navegación.

El Art. 3.2. (c) del CLC establece que el propietario podrá excluir su responsabilidad si es que prueba que el accidente fue causado por la negligencia o el error de algún gobierno o administración responsable del mantenimiento de las luces de navegación o cualquier otro

equipo de ayuda a la navegación. En éste orden de ideas, sí hubo un accidente por ésta causa, se responsabiliza al gobierno o administración encargada de esas ayudas a la navegación.

5) Dolo o culpa de la víctima.

Cuando el hecho de la víctima ha contribuido a causar el daño, la obligación de repararlo se disminuirá en la medida en que la víctima ha contribuido con la generación del daño ambiental. Por consiguiente, solamente atenúa la responsabilidad del propietario del buque y el juez tendrá que tomar en consideración el grado de culpabilidad del propietario y de la víctima para determinar la proporción en que deben repartirse el daño entre ellas. Si la culpa de la víctima ha sido la única causa del daño, entonces no hay relación de causalidad entre el acto culposo del agente del daño y éste.

f) Limitada: La responsabilidad es limitada en éste tramo, lo que la convierte en una responsabilidad no integral dado que hay un tope cuantitativo en la extensión del resarcimiento en base a una escala cuyo monto final es de ciento treinta y dos millones de dólares para buques que superen las 14000 toneladas brutas y un mínimo de resarcimiento para buques menores a 5000 toneladas brutas, de siete millones de dólares. El CLC establece que en caso de dolo o hecho temerario el propietario no se podrá amparar en estas limitaciones.

Se prevé la posibilidad que el Fondo entregue créditos para la realización de medidas preventivas con respecto a los daños ocasionados como consecuencia de un vertido de hidrocarburos al mar que encuadre dentro de la normativa del Fondo.

Por último respecto de los plazos de prescripción y caducidad, el Convenio en su Art.8, fija en tres años desde la fecha de producido el daño, el de prescripción, mientras que la caducidad lo fija en seis años desde la fecha de los acontecimientos.

g) Garantizada: Por último el CLC establece que la responsabilidad está garantizada porque consagra internacionalmente un seguro para todo buque tanque que transporte más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel, obligatorio de responsabilidad civil y su correspondiente Certificado de garantía financiera. Esta cobertura se obtiene en mutuales de protección e indemnidad siendo la póliza equivalente a mil millones de dólares.

Respecto de la competencia para las acciones entabladas en busca del resarcimiento por el daño recibido a raíz de un derrame de hidrocarburos al mar, serán las del estado en cuyo territorio, mar territorial o zona económica exclusiva se produjeron los daños por contaminación o se adoptaron medidas preventivas, hecho que facilita nuevamente la acción de los damnificados.

h) Asegurada. El propietario de un buque que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, como la garantía de un banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones, tal como lo exige el Art. 7.1 del CLC, siendo el límite asegurado igual al importe a que asciendan los límites de responsabilidad previstos en el Art. 5.1. El tipo de seguro para cubrir la responsabilidad por daños causados por la contaminación con arreglo a este Convenio se denominará: Seguro de Responsabilidad Civil de Suscripción Obligatoria avalado por el Certificado CLC, expidiéndole a cada buque, uno, donde queda atestiguado que el seguro o la garantía financiera tienen plena vigencia, estableciendo también la autoridad competente de un Estado Contratante donde se suscribió el seguro o la garantía financiera. El certificado será formalizado según un modelo y contenido regulado por el convenio. Los estados contratantes deben evitar realizar actos de comercio con aquellos buques que carezcan del seguro y/o garantía exigida por el convenio. Los buques públicos pueden no contar con el citado seguro obligatorio pero deberán contar con un certificado

extendido por el Estado de matrícula que acredite que el buque le pertenece y que el mismo es totalmente solvente para cubrir la responsabilidad en los términos del convenio, constituyéndose así la presunción de solvencia de los Estados.

#### *FUND71/PROT92*<sup>5</sup>

Tal como lo enunciáramos al principio del presente capítulo, la segunda parte componente del CLC es el Convenio del año 1971 referido a la constitución de un fondo, el que trabaja en forma articulada y complementaria con el de 1969. Este fondo es una persona jurídica intergubernamental con sede en Londres, compuesto por 103 estados, siendo sus órganos:

- 1 (una) Asamblea
- 1 (un) Comité ejecutivo
- 1 (una) Secretaría
- 1 (un) Director (Representante legal)

El Fondo recauda dinero contribuido por quienes en cada estado parte reciba por año más de ciento cincuenta mil toneladas de petróleo o sea las Empresas petroleras.

Este fondo indemniza (Art. 4, FUND71/PROT92), cuando el propietario no es responsable de acuerdo al CLC, cuando el propietario es insolvente y cuando los daños superan el límite del CLC69/PROT92, de ciento treinta y dos millones de dólares. Así mismo como ya lo enunciáramos en las causales de exoneración, éste fondo no responde (Art. 4.2 y

---

<sup>5</sup> Fuente: Página web IMO. Recuperado el 08/05/2015 de:  
<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-%28FUND%29.aspx>

4.3) en caso de guerra, guerra civil, hostilidades, insurrección, daños de buques de guerra o públicos y dolo o culpa de la víctima.

El citado fondo también tiene un límite máximo fijado en trescientos millones de dólares. En el año 2003 luego del Prestige (Buque petrolero monocasco griego de bandera de Bahamas cargado con 77.033 toneladas de fuel, que zozobró el 13 de noviembre de 2002, frente a las costas gallegas, derramando parte de su carga.), se crea un fondo complementario de mil cien millones de dólares.

El fondo para responder lo hace a través de un manual creado para los casos de vertimiento de hidrocarburos por parte de un buque tanque, distribuyendo su respuesta de la siguiente manera:

- 1) Daños materiales (Ej. Reemplazo de redes de pesca)
- 2) Costo de medidas razonables de restauración, mano de obra, dispersantes, nutrientes, barreras flotantes, etc.
- 3) Costo de medios de prevención.
- 4) Lucro cesante, pérdida de beneficios de pesca, hotelería, turismo.
- 5) Salvamento para prevenir o minimizar el derrame.
- 6) Recuperación de la fauna.
- 7) Medidas de recomposición del medio ambiente.

Es importante resaltar que aún cuando el propietario del barco en los términos del Convenio de responsabilidad se exima de responsabilidad, el Fondo debe pagar igual, la cuantía referente a las indemnizaciones, salvo en alguno de los casos de exoneración que

hacen a los rasgos característicos de la responsabilidad extracontractual, descartando el riesgo de guerra, el dolo o culpa de la víctima y falta de prueba de existencia de un suceso relacionado con uno o más buques, por falta de nexo causal.

### **1.3 – Origen y evolución de la legislación Argentina aplicable a la responsabilidad civil por daños ante un vertido y/o derrame de hidrocarburos al mar.**

En la esfera nacional, además de la ratificación del CLC69/PROT92 y FUND71/PROT92 a través de la ley 25.137, para cubrir el vacío legal que existía, se previó la aplicación del artículo 1113 del Código Civil al derecho de la navegación por intermedio del Dr. Atilio Malvagni en su proyecto de ley de navegación (Decreto-Ley 5496, del 6/5/1959, el Poder Ejecutivo designa al Profesor Titular de la Universidad de La Plata, Dr. Atilio Malvagni para redactar el proyecto de ley) quien precisó que se incluía en el actual artículo 175 y 177 de la Ley 20.094 la limitación de responsabilidad frente a créditos contra el propietario armador en su calidad de guardián jurídico del buque (Chami, D.E., 2010).

Ante la insuficiencia que el sistema aún exhibía, en ocasión de realizarse la reforma constitucional de 1994 se estableció en su artículo 41 que toda persona tiene derecho a un ambiente sano equilibrado en aras del logro de un desarrollo sustentable, junto al deber colectivo de preservarlo (Rosatti, H. (2009).

La mentada norma constitucional, punto de partida del estatuto ambiental argentino, estableció que el daño ambiental, en éste caso el derrame de hidrocarburos al mar, generará prioritariamente la obligación de recomponer según lo establezca la ley, confiriendo a los ciudadanos un derecho subjetivo a su favor, legitimado por medio del Art. 43. C.N. (Derechos de tercera generación conocidos como de incidencia colectiva) en lo relativo a interponer una acción de amparo (de no existir un medio más idóneo) contra todo acto u omisión de

autoridades públicas o privadas que en forma actual o inminente lesione, restrinja, altere o amenace con arbitrariedad manifiesta, derechos y garantías reconocidos en la Constitución Nacional, un tratado o una ley referida al medio ambiente. En éste mismo artículo se legitima también para la presentación de los amparos ambientales al Defensor del pueblo, a las Organizaciones no gubernamentales que propendan a esos fines y al propio agraviado (Rosatti, H., (2009).

Así mismo, el Art. 41 dispone que la Nación dictara normas que contengan los presupuestos mínimos de protección ambiental y a las provincias, en particular las ribereñas para el caso que nos convoca, las necesarias para complementarlas, sin que aquellas alteren las jurisdicciones locales (Rosatti, H., (2009).

Por intermedio de estas nuevas normas a crear, se debió tener presente que en caso que la recomposición no sea técnicamente factible, el autor del daño deberá responder frente a la indemnización sustitutiva que determine la justicia.

Dentro de la normativa nacional también existen la ley 22.190 (Régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas u otros elementos del medio ambiente por agentes contaminantes provenientes de buques y artefactos navales), la ley 24051 (Ley de residuos peligrosos) y la ley 25675 (Ley general de ambiente), siendo éstas dos últimas leyes de no aplicación al tema que nos convoca, en la mayoría de los casos referidos a la problemática analizada a la fecha (Chami, D.E., 2010).

Como cierre de la primera parte de la investigación iniciada respecto de la situación Argentina frente a la responsabilidad civil generada por los daños al medio marino luego de un vertido y/o derrame de hidrocarburos al mar, es de importancia destacar que internacionalmente la Argentina no es parte del Convenio suplementario para ampliar el

Fondo del año 2003, del Convenio Bunker, ni tampoco del SNP (Convenios que serán de análisis profundo en los próximos capítulos) (Chami, D.E., 2010).

De lo desarrollado hasta aquí se entiende, que no existía una preocupación prioritaria por el medio marino en la comunidad marítima internacional, en los primeros tiempos. Ello se ve reflejado en los numerosos instrumentos, convenios, códigos y reglamentaciones que fueron generando a partir de los grandes desastres ecológicos. En hora buena, la mentalidad de todos fue evolucionando con el tiempo y el componente ambiental empezó a ser considerado por todos los que participan de la denominada aventura marítima (Arroyo, I., 2012).

Es imperioso que la contaminación proveniente de los buques vaya disminuyendo con el paso de los años y que cada día se hagan más esfuerzos para disminuir la contaminación originada por los hidrocarburos. La legislación y aplicación de los instrumentos internacionales deben propender a ser globalizadas (Arroyo, I., 2012).

También hemos observado, que en lo reglado en los primeros Convenios se propende a la limitación de la responsabilidad, situación muy útil para quien la recibe, pero no sucede lo mismo con quien la padece.

En razón de la misma, el propietario tiene la posibilidad de no poner en riesgo un patrimonio superior al que utiliza para su actividad.

Muchas veces los daños producidos no alcanzan a resarcirse. Toda limitación implica la transferencia de costos de un sector a otro, o sea, un desplazamiento de los riesgos.

Se trata de un proteccionismo exacerbado, que se impone utilizando el argumento de que gracias a él, los damnificados pueden contar con un sistema de responsabilidad objetiva.

Su fundamento jurídico radica en el interés general, pero en la realidad parecería ser el interés particular de un grupo privilegiado, (las grandes empresas multinacionales, por ejemplo), en perjuicio de quienes sufren las consecuencias del evento (Baeza Pinto, S., 1990).

La limitación de la responsabilidad vulnera derechos fundamentales consagrados en la comunidad internacional y nacional, como el derecho a la igualdad, (Principio 16 Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992 y Art. 16 CN respectivamente) porque la misma se produce en beneficio de un solo lado, perjudicando a los damnificados por el suceso (Rosatti, H., 2009).

Es forzoso reconocer como contrario al orden público el que una persona pueda de ante mano, descargar sus responsabilidades, mediante convenciones que estimularían la desidia y la negligencia. La regla es que las deudas deben pagarse, por ello no es admisible que un sector busque obtener una legislación protectora, cuyo resultado sea no pagar las deudas por indemnizaciones que haya generado con su actividad (Rosatti, H., 2009).

En estas palabras finales del Capítulo I, se pretendió dejar en claro cuál es el objetivo de la presente investigación, luego de una apretada enumeración de los primeros pasos, dados por las legislaciones internacionales y nacionales, referidas al tema.

Capítulo II - Convenios internacionales y Leyes nacionales que norman la responsabilidad civil por daños originados por hidrocarburos en el ámbito marítimo.

Elías Carlos Ferán

Legajo VABG6188

Abogacía

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21

TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

Año 2016

## **2.1 – Desarrollo de los Convenios internacionales suplementarios nacidos luego del CLC69/PROT92 FUND71/PROT92**

La Organización Marítima Internacional (OMI) cuya sede está en Londres, es un organismo de las Naciones Unidas, especializado en aspectos técnicos del transporte marítimo internacional (González Lebrero, R. A., 2000).

Algunos de sus objetivos son el fomento a la seguridad de la navegación, la prevención de la contaminación marina, estimular la cooperación entre gobiernos respecto de cuestiones técnicas del transporte marítimo internacional y servir de foro para el intercambio de información sobre materias afines. Hoy día prácticamente todos los contratos de fletamento del mundo traen incorporados entre sus cláusulas una frase que dice "according to IMO Regulations"... lo que está indicando la gran importancia que juega este organismo en el contexto del comercio internacional (González Lebrero, R. A., 2000).

Entre las funciones relevantes que desarrolla la OMI también está el examen de cuestiones técnicas relacionadas con los buques, su construcción y equipamiento, el transporte de hidrocarburos persistentes por vía marítima. Y diversos aspectos de seguridad en los puertos. Para tal efecto, estudia proyectos de convenios, códigos, recomendaciones, acuerdos, circulares y resoluciones (González Lebrero, R. A., 2000).

A continuación se presentan aquellos convenios de la OMI relacionados directa o indirectamente, con la prevención, control y reparación de la contaminación marina, surgidos como complementarios, generados luego del CLC69/PROT92 y FUND71/PROT92. También se le dará tratamiento a los Convenios generados por países individualmente e instituciones privadas relacionadas con la actividad naviera en particular. En la misma línea de desarrollo

procederemos con la Legislación Argentina producida con el paso del tiempo, objetivos del presente trabajo.

*Convención de las Naciones Unidas sobre derecho del mar de Montego Bay, de 1982.*<sup>6</sup>

Esta Convención fue producto de negociaciones iniciadas en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar en 1973 y se abrió a la firma en 1982 en Montego Bay, Jamaica. Contaba con 158 firmantes, siendo el instrumento internacional suscrito por más Estados, es considerada uno de los instrumentos más completos del derecho internacional y establece el marco fundamental para todos los aspectos de soberanía, jurisdicción, utilización y derechos y obligaciones de los Estados en relación con los océanos. Entró en vigor en 1994 y en diciembre del 2000 contaba 135 Estados partes.

Dentro de lo normado en la Convención hallamos en el artículo 211, el desarrollo del tema que nos compete, referente a la contaminación producida por los buques de la matrícula del estado parte o de buques extranjeros en ejercicio de su paso inocente. En el mismo se insta a los Estados a establecer reglas y estándares de carácter internacional para prevenir y reducir la contaminación del medio marino causada por buques para lo cual adoptaran sistemas de ordenación del tráfico marítimo a fin de prevenir abordajes que puedan provocar la contaminación del medio marino, incluido el litoral, o afectar negativamente por efecto de la contaminación a los intereses de los Estados ribereños.

Los Estados ribereños podrán, en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros, incluidos los buques que ejerzan el derecho de paso

---

<sup>6</sup> Fuente: Página web de la Naciones Unidas. Recuperado el 06/05/2015 de: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

inocente. Podrán establecer también los requisitos que deben reunir los buques extranjeros en la tarea de prevenir la contaminación del medio marino, siendo esto tomado como condición para que los buques extranjeros entren en sus puertos o aguas interiores o hagan escala en sus instalaciones terminales costa afuera , dándole previamente la debida publicidad.

Los Estados ribereños están facultados también para dictar normas especiales por motivos de carácter oceanográfico y ecológico, cuando en un área de su zona económica exclusiva necesite medidas de protección especiales. Incluso podrán llevar adelante inspecciones en barcos extranjeros que se hallen operando en alguno de sus puertos o instalaciones costa afuera. Por lo tanto todos aquellos buques que se hallen en infracción respecto de lo normado internacionalmente, serán pasibles de medidas administrativas y restricción del permiso de navegabilidad, hasta el astillero más próximo donde pueda repararse lo objetado. También podrán los Estados ribereños, sí las pruebas lo justifican, dentro de las citadas inspecciones ejercer un control respecto de toda descarga procedente de ese buque, realizada fuera de las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de dicho Estado.

Respecto de las sanciones que puedan determinar los Estados ribereños, se establece un término de prescripción de tres años a partir de la infracción. Se contempla también la imposición exclusivamente de sanciones pecuniarias, excepto cuando las infracciones cometidas por buques extranjeros en el mar territorial de un Estado parte sea intencional (Art. 230).

*FIDAC/1992.*<sup>7</sup>

Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC 1992) son dos organizaciones intergubernamentales (el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario 2003) que facilitan la indemnización de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos persistentes resultantes de derrames de hidrocarburos procedentes de buques-tanque petroleros.

Básicamente se trata de un seguro mutual establecido por los estados parte, para cubrir la contaminación por hidrocarburos persistentes, con la particularidad de ser financiado por las empresas petroleras que reciben ciertos tipos de hidrocarburos por vía marítima. Dichas contribuciones se determinan en función de la cantidad de hidrocarburos recibidos durante el año, (cantidad superior a 150000 toneladas), y cubren las reclamaciones previstas, además de los costos administrativos de los Fondos.

El FIDAC posee personería jurídica, desde su constitución, el FIDAC ha intervenido en 149 siniestros de diferente magnitud en todo el mundo. En la gran mayoría de los casos, todas las reclamaciones se han resuelto extrajudicialmente.

El Fondo está conformado por una Asamblea, una Secretaría con un Director (con mandato por cinco años, renovables por igual tiempo y prorrogable por circunstancias excepcionales), un Comité ejecutivo compuesto por quince estados miembros elegidos por la Asamblea.

A partir de 1998 un Consejo Administrativo sustituyó a la Asamblea y al Comité ejecutivo.

---

<sup>7</sup> Fuente: Página web FIDAC. Recuperado el 04/05/2015 de: [http:// www.iopcfunds.org/es/](http://www.iopcfunds.org/es/)

Respecto del ámbito de aplicación, se rige por iguales disposiciones y definiciones en relación al tipo de buque, propietario, hidrocarburos, calificación de los daños producidos por derrames de hidrocarburos, medidas preventivas y suceso, que el CLC69/PROT92.

Son características particulares del FIDAC que la liquidación de los reclamos se haga de manera extrajudicial y así indemnizar los daños sin pérdidas de tiempo, incluso en oportunidades la liquidación de los siniestros se realiza en colaboración con los Clubes de Protección e Indemnidad, luego de haber evaluado los eventos en forma conjunta.

Por último observamos que en relación a la competencia el FIDAC presenta una ventaja apreciable a la hora de facilitar las acciones del damnificado, porque dispone que las acciones iniciadas contra un propietario o contra un asegurador ante los tribunales por el convenio fijados, éste tribunal será el único para atender las demandas por los mismos daños que se presenten contra el Fondo. Por lo tanto para el FIDAC las acciones podrán promoverse ante los tribunales del o de los Estados contratantes en cuyo territorio, mar territorial, zona económica exclusiva, se haya registrado el daño por vertido de hidrocarburos al mar o bien se hayan iniciado acciones preventivas para reducir el impacto de los daños. Incluso para el caso en que la demanda se inicie en un estado que es parte del CLC y no del Fondo, el demandante tendrá la posibilidad de elegir litigar contra los tribunales de la sede del fondo o ante cualquier tribunal de un Estado parte del Convenio del Fondo que sea competente.

### *Convenio Bunker 2001*<sup>8</sup>

El citado convenio voluntario dispone cual será la responsabilidad objetiva del propietario del buque por los daños causados por contaminación y el costo de las medidas preventivas adoptadas para evitar tales daños; a diferencia de lo que veníamos sosteniendo en los anteriores convenios en éste tratado la responsabilidad del propietario no es exclusiva ni excluyente, por lo tanto, en los términos de BUNKERS 2001, propietario es el propietario registral, el arrendatario a casco desnudo, el gestor naval y el armador; y todos ellos, de coexistir, serían solidariamente responsables de las indemnizaciones que se derivan de la causación de los daños a que se refiere la norma.

Este convenio viene a cubrir los daños por contaminación provenientes de los combustibles o lubricantes utilizados por los barcos para su propio desplazamiento, alojado a bordo de sus tanques de combustible o por aquellos que, encontrándose a bordo del buque, fueren a utilizarse para tal fin.

BUNKERS 2001 abarca y se aplica a los daños causados en el territorio de un Estado parte, incluido su mar territorial y en su zona económica exclusiva, cualquiera que fuere el lugar donde se encontrare el buque al momento del vertido.

BUNKERS 2001 no se aplica a los buques de Estado (públicos) ni en aquellos supuestos en los que encuadre el Convenio CLC 1992 (vertido de combustible desde buques tanque que transportan hidrocarburos).

El propietario se exonera de responsabilidad, si acredita que los daños se debieron a acto de guerra o fenómeno natural extraordinario; a la acción dolosa de un tercero; a la

---

<sup>8</sup> Fuente: Página web IMO. Recuperado el 05/05/2015 de: <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-%28BUNKER%29.aspx>

negligencia de la autoridad responsable del mantenimiento de las luces y otras ayudas a la navegación. También se exonera total o parcialmente por la intervención dolosa o negligentemente de la víctima (damnificado).

El propietario tendrá derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el régimen de limitación nacional o internacional que resultare aplicable.

El plazo de la prescripción es a los tres años a contar desde la producción del daño, extinguiéndose, en todo caso, a los seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños. Además, resultan competentes para el conocimiento de las reclamaciones que se fundamenten en los términos de BUNKERS 2001 los tribunales del Estado Parte donde se hayan ocasionado los daños.

En todo caso, es el propietario inscrito de un buque superior a 1.000 toneladas de arqueo bruto sobre quien pesa la obligación de asegurar y/o garantizar las responsabilidades que derivan de BUNKERS 2001. La cobertura se extenderá hasta la limitación en que se ampare el propietario, si la hubiera. Además de la obligación de aseguramiento que pesa sobre los propietarios registrales de los buques matriculados en un Estado parte, cada estado parte deberá exigir la contratación de la misma garantía exigida a sus nacionales, para los buques que entren o salgan de sus puertos, cualquiera que fuere su matrícula. Este convenio fija para el perjudicado la acción directa contra el asegurador o garante de responsabilidad civil por el vertido de hidrocarburos utilizados para su propio consumo al mar.

#### *Convenio OPA 90*

Luego del accidente del Exxon Valdez en 1989, los Estados Unidos (EE.UU.), en desacuerdo con las normas internacionales sobre la prevención de la contaminación por los buques, adoptaron en 1990 la Ley de contaminación por petróleo (Oil Pollution Act, OPA

90). Esta norma impuso unilateralmente exigencias de doble casco tanto a los nuevos petroleros como a los existentes. Debido a la medida unilateral de los estadounidenses, la Organización Marítima Internacional (OMI) debió rápidamente adoptar medidas y promulgó en 1992 normas referidas al doble casco, incorporándolas en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)<sup>9</sup>. Este convenio exige que todos los petroleros con un arqueo bruto igual o superior a 600 toneladas botados a partir de julio de 1996 estén contruidos con un doble casco o diseño equivalente. Por consiguiente, desde esa fecha ya no se construyen petroleros de casco único de este tamaño. En el caso de los petroleros de casco único con un arqueo bruto igual o superior a 20.000 toneladas, entregados antes del 6 de julio de 1996, este convenio internacional exige que se ajusten a las normas en materia de doble casco a más tardar cuando tengan 25 ó 30 años de antigüedad, según dispongan o no de tanques de lastre separados. En realidad, dado que es difícil transformar un petrolero de casco único en uno de doble casco y que las antigüedades límites especificadas están próximas al final de vida económica útil de un buque, tanto el sistema estadounidense como el Convenio MARPOL llevan al desguace, a los petroleros de casco único. No obstante, las diferencias entre el sistema estadounidense y el internacional tendrán como consecuencia que, a partir de 2005, los petroleros de casco único prohibidos en aguas estadounidenses debido a su antigüedad comenzaron a operar en otras regiones del mundo, aumentando el riesgo de contaminación en esas zonas. (González Lebrero, R.A, 2000)

Respecto de la adjudicación de responsabilidades se normó lo siguiente, si el derrame proviene de un buque, el responsable será el propietario o el operador del buque (armador) y

---

<sup>9</sup> Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973), en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978. Recuperado el 12/04/2015 de:  
[http://www.prefectura naval.gov.ar/web/es/html/dpma\\_convenios\\_internacionales.php/](http://www.prefectura naval.gov.ar/web/es/html/dpma_convenios_internacionales.php/)

sí proviene de instalaciones costa afuera la responsabilidad recae en el permisionario del derecho de explotación o exploración, excluyéndose a toda autoridad estatal.

Las causales de exoneración de responsabilidad para los alcanzados por la normativa del OPA 90 son similares a los de los anteriores convenios internacionales salvo que la parte responsable no podrá ampararse en las causales de exoneración, sí no hubiera informado el incidente o no hubiera brindado cooperación y asistencia para con la autoridad actuante.

Para los buques de casco único que a la fecha de creación de la norma, todavía están en actividad se le fijó un cronograma relacionado con la fecha de su botadura y la fecha límite para su desguace. Cronograma que en la actualidad se viene ejecutando en todo el ámbito naviero. (Chami, D.E., 2010)

#### *Convenio SNP 1996<sup>10</sup>*

Convenio SNP: Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, en éste Convenio al igual que en la normativa OMI iniciadora de la legislación respecto a la responsabilidad e indemnización por daños derivados del vertido de hidrocarburos persistentes al mar, se divide en dos estratos para la indemnización que haya de pagarse en el caso de accidentes en el mar, en particular, cuando estén presentes sustancias nocivas y potencialmente peligrosas tales como los productos químicos. El primer estrato canaliza la responsabilidad en el propietario del barco, mientras que en el segundo trata sobre la creación de un fondo internacional con personería jurídica.

---

<sup>10</sup> Fuente: Página web IMO. Recupera el 03/04/2015 de: <http://www.imo.org/Publications/Documents/Attachments/IA479S.pdf>

Cabe destacar que mientras el convenio en un principio abarcaba sustancias transportadas tanto a granel como embaladas, posteriores enmiendas introducidas por OMI en busca de mejorar el número de Estados que ratifiquen el convenio, limitó la norma a las sustancias a granel exclusivamente.

Característica particular del SNP es que regula la responsabilidad, tanto por muerte o lesiones a bordo o fuera del buque que transporte las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas como también se da cobertura por la pérdida de bienes o daños sufridos por éstos fuera del buque y por la contaminación del medio ambiente producto del vertido de sustancias nocivas. Respecto de las sustancias nocivas la norma es taxativa en su Art. 1.5 enumerando todas las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

La presente convención al igual que sus antecesores CLC69/PROT92 y el FUND71/PROT92 adopta un sistema de responsabilidad canalizado en el propietario, objetivo, limitado y garantizado (es obligatoria la contratación de un seguro).

Hasta aquí, nos ocupamos del primer estrato, en el segundo se abarca la constitución de un Fondo con personería jurídica, con la finalidad de indemnizar los daños causados por las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, cuando no fueran indemnizados, porque en virtud de los daños ocasionados no nazca responsabilidad del propietario del buque, debido a que el propietario del buque no hubiera sido informado de que la carga transportada por el buque contenía sustancias nocivas o potencialmente peligrosas o si el accidente se hubiera producido como resultado de un acto de guerra, también se debe incluir al propietario responsable de los daños pero que sea financieramente insolvente para dar pleno cumplimiento a sus obligaciones en virtud del Convenio y la garantía financiera provista no cubra las reclamaciones de indemnización de daños o sea insuficiente para satisfacerla,

también cuando la cuantificación de los daños rebase los límites de la responsabilidad del propietario estipulados en el Convenio.

Las contribuciones al Fondo procederán de los Estados parte que reciban una determinada cantidad mínima de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas como carga durante un año civil (es el comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de cualquier año). Este Fondo estará constituido por una cuenta general y tres cuentas independientes: Una para los hidrocarburos, otra para los gases naturales licuados (GNL) y la tercera para los gases de petróleo licuados (GPL). Este sistema de cuentas separadas se considera una forma de evitar que unas sustancias subvencionen a otras.

Las causales de exoneración del Fondo serán: en caso de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, cuando los vertidos provengan de buques públicos o de cualquier otro buque que preste exclusivamente servicios al Estado, cuando no exista el nexo causal y cuando el daño provenga del dolo o culpa de la víctima (damnificado).

#### *Convenio OPRC:*

El Convenio OPRC, fue adoptado en noviembre de 1990 con el fin de proporcionar un marco global para responder a los desastres más importantes ocasionados por la contaminación. El mismo delega la tarea de coordinación a la OMI y tuvo su estreno con los graves eventos de contaminación por hidrocarburos producidos un año después de su creación, durante la guerra del Golfo (Chami, D.E., 2010).

Este Convenio insta a los países parte a crear e implementar planes de emergencias para la lucha contra los derrames de hidrocarburos, así como el entrenamiento del personal y el acopio del equipamiento necesario. Del mismo modo propone a las partes, establecer convenios de cooperación entre ellos, a nivel regional mediante los cuales puedan compartir

su equipamiento y recursos humanos en caso de ser necesario, así como el intercambio de información (Chami, D.E., 2010).

Como conclusión surge que los estados parte son conscientes de la necesidad de fomentar la cooperación internacional y de mejorar los medios existentes a escala nacional, regional y mundial para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo y considerando que el modo más eficaz de alcanzar esos objetivos es la adopción de un Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Chami, D.E., 2010).

*ITOPF (International Tanker Owners Contaminación Federación Limited)<sup>11</sup>*

ITOPF es una organización sin fines de lucro creada en nombre de los propietarios de buques, a escala mundial, para promover una respuesta eficaz a los derrames al mar de hidrocarburos, productos químicos y otras sustancias peligrosas.

Ofrece asesoramiento técnico y la información necesaria sobre todos los aspectos de la lucha contra la contaminación y los efectos de los vertidos en el medio ambiente marino. Los servicios técnicos incluyen consejos de limpieza, evaluación de daños por contaminación, la asistencia en la planificación de respuesta a derrames, y el suministro de capacitación e información.

ITOPF se creó en 1968, a raíz del incidente del Torrey Canyon, para administrar el acuerdo de compensación voluntaria TOVALOP, que aseguraba el pago adecuado y oportuno de una indemnización a los afectados por el petróleo derramado. TOVALOP llegó a su fin en

---

<sup>11</sup> Fuente: Página web ITOPF. Recuperado el 08/05/2015 de: <http://www.itopf.com/>

1997. Como resultado, la misión de la Federación cambió y consecuentemente la composición y los acuerdos de financiación se vieron alterados también.

ITOPF ahora dedica su actividad a una amplia gama de servicios técnicos, de los cuales el más importante sigue siendo responder a los derrames de petróleo y productos químicos al medio ambiente marino.

### *MARPOL 73/78<sup>12</sup>*

En el año 1973 a instancias de la OMI la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, aprobó el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, siendo ulteriormente modificado por el Protocolo de 1978 aprobado también por la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, año 1978. A ambos en la actualidad se los conoce en forma abreviada como, MARPOL 73/78. El Convenio así conocido contiene seis anexos, los que contienen las reglas que abarcan las diversas fuentes de contaminación por los buques. El MARPOL 73/78, sustituye al Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, enmendado en 1962 y 1969, entonces vigente (Ratificado por nuestro país por la Ley 21.353).

Este Convenio desde su creación ha sido motivo de reiteradas revisiones de sus disposiciones dado que requerían en más de una ocasión aclaración ante sus evidentes ambigüedades, planteando dificultades para su aplicación. Debido a lo expuesto hasta aquí, el Comité decidió que era conveniente elaborar una interpretación unificada y autorizada previendo en determinados casos, enmendar el Convenio.

---

<sup>12</sup> Fuente: Página web Prefectura Naval Argentina. Recuperado el 08/05/2015 de [http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/dpma\\_convenios\\_internacionales.php](http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/dpma_convenios_internacionales.php)

En nuestro país por medio de la Ley 24.089 se aprobó el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, junto con sus Protocolos I y II y sus anexos correspondientes. En el articulado de la citada ley se dispone que la autoridad de aplicación sea el Ministerio de Defensa, a través de la Prefectura Naval Argentina.

Los seis anexos que contiene el MARPOL 73/78 son: Anexo I, “Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos”; Anexo II, “Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel”; Anexo III “Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos”; Anexo IV, “Reglas para prevenir la contaminación por aguas sucias de los buques”; Anexo V, “Reglas para prevenir la contaminación por basuras de los buques”; Anexo VI, “Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques”.

*Convenio sobre prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias de 1972.*<sup>13</sup>

Conocido como el "Convenio de Londres" o "LC 72", es un acuerdo para controlar la contaminación del mar por vertimiento y fomentar acuerdos regionales suplementarios a la Convención. La Argentina aprobó el presente Convenio por intermedio de la Ley 21.947 en el año 1979. En 1996, se aprobó un protocolo, aún no ratificado por Argentina, el cual cambia sustancialmente el espíritu del texto original, al prohibir la descarga en el mar de la mayor parte de las sustancias que el Convenio original permitía, y haciendo un gran hincapié en el control de los materiales de dragado y el impacto ambiental en las zonas de refulado.

---

<sup>13</sup> Fuente: Página web Prefectura Naval Argentina. Recuperado el 08/05/2015 de [http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/dpma\\_convenios\\_internacionales.php](http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/dpma_convenios_internacionales.php)

El citado Convenio tiene como uno de sus rasgos más característicos, según lo dispone su Art. III.3 el hecho de que se excluye del ámbito de aplicación a las aguas interiores, o sea que en virtud de este Convenio, las partes toman el compromiso de adoptar medidas más eficaces, según su capacidad científica, técnica y económica (Art. II), para impedir la contaminación del mar causada por vertimientos, en él se prescriben las normas que deberán ser observadas a fin de que se promueva el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino adoptando medidas para impedir la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias que puedan constituir un peligro para la salud humana, dañar los recursos biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otros usos legítimos del mar (Art. I).

A los efectos del presente Convenio se entiende por “vertimiento” a toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuadas desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, el vertimiento no incluye, la evacuación en el mar de desechos y otras materias que sean incidentales a las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de sus equipos o que se deriven de ellas, excepto los desechos y otras materias transportados por o a buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, que operen con el propósito de eliminar dichas materias o que se deriven del tratamiento de dichos desechos u otras materias en dichos buques, aeronaves, plataformas o construcciones, (Art. III).

El Convenio dispone en su Art. VI, que cada estado contratante designará una autoridad de aplicación para brindar los permisos especiales y/o generales para vertimientos, siendo en la República Argentina, designada la Prefectura Naval Argentina.

*Acuerdos voluntarios complementarios de la legislación convencional*

*STOPIA2006 y TOPIA2006*<sup>14</sup>

STOPIA 2006 y TOPIA 2006 son acuerdos voluntarios creados para resarcir al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario, respectivamente, de la suma erogada en concepto de indemnización que supere el límite de responsabilidad del propietario del buque, en virtud del CLC 1992, hasta ciertos límites.

El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario no son partes en estos acuerdos; aunque igualmente, estos otorgan a los Fondos derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por el propietario del buque en los Estados en que esté en vigor el Convenio del Fondo de 1992 o el Protocolo relativo al Fondo Complementario.

El Acuerdo voluntario de indemnización por la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque menores (es decir aquellos donde su arqueo bruto es igual o menor de 29548 toneladas) se lo conoce con el nombre de STOPIA 2006, el mismo relaciona a los propietarios de ese tipo de buques y sus aseguradoras por medio de un acuerdo voluntario, logrando un incremento de la indemnización pagadera a los propietarios de 20 millones DEG<sup>15</sup>. Se aplica a todos los buques tanque pequeños inscritos en un P&I Club (Club de protección e indemnidad) que sea miembro del International Group y que estén asegurados en el.

---

<sup>14</sup> Fuente: Página web FIDAC. Recuperado el 08/05/2015 de: <http://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/stopia-2006-y-topia-2006/>

<sup>15</sup> La unidad de cuenta en los Convenios es el Derecho Especial de giro (DEG) definido por el Fondo Monetario Internacional. Recuperado el 08/04/2015 de: <http://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/convenio-de-responsabilidad-civil-de-1992/>

El STOPIA 2006 en su primer artículo exige los mismos lineamientos normados para el Convenio de responsabilidad civil de 1992, CRC92, el Convenio del fondo de 1992, FOND92 y el Protocolo relativo al fondo complementario de 2003.

El período de prescripción es de cuatro años para reclamar al propietario desde la fecha de acaecimiento de los daños causados por la contaminación y el período de caducidad es de siete años. El convenio se revisará en el 2016 y cada cinco años a partir de allí.

El acuerdo TOPIA2006 es de similares características que STOPIA , salvo con respecto a la relación con el propietario, dado que, para el evento en que el Fondo complementario es responsable de indemnizar a los damnificados, cuando un buque encuadre en la normativa TOPIA , en esa situación el propietario deberá reembolsar al Fondo complementario el 50% de lo que se hubiera pagado a los afectados por el daño causado por el hecho contaminante, conforme al Protocolo por daños de contaminación ocasionados por petroleros en los Estados parte.

*TOVALOP* y *CRISTAL* (González Lebrero, R.A., 2000)

Estos convenios fueron creados para cubrir el lapso de tiempo que demandaba la negociación de los tratados CLC69 y FOND71, Convenios internacionales largamente esperados en esa época. Los dos convenios se denominaron TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution) y CRISTAL (Contract regarding a supplement to Tanker Liability for Oil Pollution). La finalidad de ambos fue disponer de una indemnización para los damnificados acorde a lo que luego fueron las indemnizaciones fijadas en el Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio del Fondo. Tanto TOVALOP como CRISTAL se crearon como soluciones transitorias, motivo por el cual, estos convenios voluntarios concluyeron su vigencia el 20 de febrero de 1997.

Así mismo las actividades marítimas y petroleras antes de los citados convenios voluntarios, habían organizado por su cuenta unos mecanismos de reparación de daños referidos a la contaminación por el vertido de hidrocarburos, mecanismos que fueron suscriptos por más del 90 % de las empresas dedicadas al transporte de hidrocarburos.

Continuando con los convenios TOVALOP Y CRISTAL tenemos que la responsabilidad es objetiva, sin culpa presumida por parte del autor, o sea “quien contamina paga”, obviamente canalizada sobre el propietario del buque, que implica que, a efectos del Convenio, el propietario es aquél que está debidamente registrado en el Registro de buques y en forma complementaria el Fondo de Indemnización y Responsabilidad limitada, lo cual indica que los tope máximos a los que debe responder el propietario están preestablecidos por el Convenio. Situación que no se cumple cuando el buque no respeta los Convenios internacionales como SOLAS (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar) y MARPOL o el mantenimiento del buque resultaba defectuoso. El propietario del buque está obligado a contratar un seguro para garantizar el pago de las indemnizaciones a que hubiere lugar, con la obligación de llevar a bordo del buque el certificado correspondiente (certificado, P&I), seguro que de ninguna manera reemplaza a los también obligatorios, seguro de casco, pasaje, etc. La obligatoriedad del seguro para responder por daños derivados de la contaminación es de tal relevancia que su ausencia impide su despacho para poder navegar.

## **2.2 - Normas a aplicar al vertido y/o derrame de hidrocarburos de un buque, en la Argentina, cuando el siniestro no encuadre en el sistema regulado por los convenios CLC69/PROT92 Y FUND71/PROT92 y los sucesivos Convenios ratificados.**

En nuestro país no hay normas que rijan específicamente la responsabilidad emanada del vertido y/o derrame de hidrocarburos. Estamos pues ante una laguna normativa. Por lo

tanto la hipótesis es ¿qué norma resultará aplicable al derrame de hidrocarburos de un buque cuando el siniestro no encuadre en el sistema regulado por los convenios CLC69/PROT92 Y FUND71/PROT92? (Chami, D.E., 2010).

No está vedada la aplicación al Derecho Marítimo de lo normado en el Art. 1113 del Código Civil, no obstante habiéndose generado una importante discusión al respecto, también se consideró que correspondía la aplicación analógica de lo previsto por el art. 174 de la Ley de Navegación y no de las disposiciones del derecho civil (González Lebrero, R. A. (2000).

Teniendo presente el concepto de ley específica consagrado en el artículo 1 de la Ley de la Navegación, utilizando las soluciones propias del derecho de la navegación, antes de recurrir al derecho civil, el artículo 174 de la Ley de la Navegación tomado como argumento en jurisprudencia precedentemente fue citado para excluir la aplicación del art. 1113 del Cód. Civil (González Lebrero, R. A. (2000).

Pero la circunstancia de que la Ley de navegación no regule la responsabilidad por los daños causados con las cosas o por el riesgo o vicio de la cosa, no obsta a que las normas de derecho común puedan resultar de aplicación al derecho de la navegación.

Ante la posibilidad de aplicar o no aplicar el Art. 1113 del Código Civil a los casos de responsabilidad en materia de contaminación de las aguas, el Dr. Chami señala que es posible aplicar el art. 1113 del Código Civil para regir la responsabilidad civil marítima ya que la “Ley de la Navegación no establece un sistema cerrado que no permita integrarlo con normas y sistemas de responsabilidad del derecho común. Muy por el contrario, el artículo 1º de la Ley de la Navegación que consagra la autonomía científica del Derecho de la Navegación prevé que, en caso de laguna, se recurra al derecho común, si no pudieran ser aplicadas previamente por analogía soluciones del propio derecho marítimo como rama

autónoma. Consecuentemente, si en caso de laguna se debe recurrir al derecho común si no puede recurrirse a la analogía, ello implica que el derecho de la navegación debe integrarse con el derecho civil”. A pesar de lo antedicho, la aplicación del art. 1113 no deberá ser automática y no deberá aplicarse a aquellos institutos que (González Lebrero, R. A. (2000):

a) tengan una solución específica y distinta en la Ley de la Navegación o

b) que admitan la aplicación analógica de una institución del propio derecho de la navegación.

Por lo tanto, cabe concluir que, dado que existen normas específicas de aplicación en materia de contaminación del medio marítimo (establecidas en los Convenios ratificados por nuestro país) no resultaría aplicable el art. 1113 del Código Civil, en los casos alcanzados por esos Convenios, dado su rango constitucional superior a las leyes de Derecho interno, luego de la reforma constitucional de 1994 y a lo ya citado respecto de lo que dispone el artículo 1 de la Ley de la Navegación (Chami, D.E., 2010).

Por lo tanto el régimen jurídico argentino en materia de contaminación de las aguas está compuesto por las diferentes normas internacionales ratificadas por la Argentina y algunas normas internas.

Dentro de los Convenios internacionales ratificados por nuestro país se destacan los siguientes:

a) Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en caso de accidentes que causen contaminación con hidrocarburos de Bruselas de 1969. Ratificado por ley 23.456.

b) Convenio Marpol 73/78. Ratificado por ley 21.353.

c) Convenio para la cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC 1990). Ratificado por ley 24.292.

d) Convenio sobre prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias de 1972. Ratificado por ley 21947.

Dentro de las normas internas referidas a la contaminación se destacan los siguientes:

*Ley General de Ambiente N° 25.675 (Besalú Parkinson, 2005)*

Con la reforma constitucional de 1994, se consagró el derecho a gozar de un ambiente sano por medio del Art 41, que en lo que aquí nos convoca, dispone: “Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley. Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales. Corresponde a la Nación dictar normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquéllas alteren las jurisdicciones locales”. Se regula el ambiente en forma integral, en función de la salud, del equilibrio y de la tutela de la diversidad biológica, el patrimonio natural y cultural y su utilización racional, más allá de los recursos naturales. Aparece el amparo ambiental, el principio contaminador pagador y el federalismo ambiental. Sin embargo no existe en el Art 41 de nuestra Constitución Nacional un mandato de represión penal a diferencia de lo establecido por otras Constituciones. Sino muy por el contrario se dispuso que el daño ambiental genere prioritariamente la obligación de recomponer, según lo

establezca la futura ley. De este modo, el daño al ambiente resulta el único daño incluido en la Constitución.

Como corolario de lo hasta aquí expuesto, en el año 2002 el Congreso Nacional dando cumplimiento a la manda del artículo 41 dictó la Ley 25.675, Ley General de Ambiente. Esta ley tal como lo dispuso el artículo 41 establece los presupuestos mínimos para el logro de una gestión sustentable y adecuada del ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación del desarrollo sustentable. También determina cuáles serán los objetivos, principios e instrumentos para la política y la gestión ambiental en nuestro país. Respecto del daño ambiental de incidencia colectiva norma lo siguiente: “Art. 27: El presente artículo establece las normas que regirán los hechos o actos jurídicos, lícitos o ilícitos que, por acción u omisión, causen daño ambiental de incidencia colectiva. Se define el daño ambiental como toda alteración relevante que modifique negativamente el ambiente, sus recursos, el equilibrio de los ecosistemas, o los bienes o valores colectivos.” y “Art. 28: El que cause el daño ambiental será objetivamente responsable de su restablecimiento al estado anterior a su producción. En caso de que no sea técnicamente factible, la indemnización sustitutiva que determine la justicia ordinaria interviniente, deberá depositarse en el Fondo de Compensación Ambiental que se crea por la presente, el cual será administrado por la autoridad de aplicación, sin perjuicio de otras acciones judiciales que pudieran corresponder.”. La Ley General de Ambiente da origen así a un régimen de responsabilidad objetiva por daño al ambiente de incidencia colectiva. Siendo posible exonerarse de esta responsabilidad acreditando que se adoptaron todas las medidas destinadas a evitar el daño ambiental, que no medió culpa concurrente del sindicado como responsable y que el daño se produjo por culpa exclusiva de la víctima o de un tercero por quien no se debe responder. Se presume iuris tantum la responsabilidad del autor del daño ambiental, si existen infracciones a

las normas ambientales administrativas (Art. 29). Están legitimados para obtener la recomposición del ambiente dañado: el afectado, el Defensor del Pueblo, las ONG's ambientales y el Estado (nacional, provincial o municipal). Además, tiene legitimación para accionar por recomposición del daño o para lograr la indemnización pertinente, la persona directamente damnificada por el hecho dañoso (Art. 30). Por otra parte, toda persona puede solicitar, mediante acción de amparo, la cesación de actividades generadoras de daño ambiental colectivo (Art. 30). Luego, el Art. 31 establece que “si en la comisión del daño ambiental colectivo, hubieren participado dos o más personas, o no fuere posible la determinación precisa de la medida del daño aportado por cada responsable, todos serán responsables solidariamente de la reparación frente a la sociedad, sin perjuicio, en su caso, del derecho de repetición entre sí para lo que el juez interviniente podrá determinar el grado de responsabilidad de cada persona responsable. En el caso de que el daño sea producido por personas jurídicas la responsabilidad se hará extensiva a sus autoridades y profesionales, en la medida de su participación.

La Ley General de Ambiente no es aplicable al derrame de hidrocarburos en tanto el tipo de vertido esté encuadrado dentro de la normativa internacional convencional ratificada por la República Argentina, por ello volvemos a la situación planteada para los casos que queden fuera de los convenios CLC69/PROT92 Y FUND71/PROT92, o sea como ya hemos expresado en la presente investigación, nada impide la aplicación al derecho de la navegación de las disposiciones del Art. 1113 del Código Civil y por caso de la presente Ley General de Ambiente.

*Ley de Residuos Peligrosos N° 24051 (Cafferatta, 2009)*

La Ley 24051 de Residuos Peligrosos, fue dictada en enero de 1992. Su sanción fue un acto reflejo de adhesión por parte de nuestro país a una tendencia mundial sobre la necesidad de una efectiva protección del medio ambiente. Sin embargo, luego de la reforma constitucional de 1994, se consideró que las leyes ambientales preexistentes a la reforma constitucional, debían ser revisadas y, de ser necesario, modificadas, aggiornandolas a las nuevas reglas ambientales en el resto del mundo. Así se procedió con la ley 24051, que luego de evaluarse sus diversos aspectos técnicos y jurídicos fue reemplazada en julio de 2002 por la Ley 25.612 que rige, conforme establece su Art. 1, los presupuestos mínimos de protección ambiental sobre la gestión integral de residuos de origen industrial y de actividades de servicios.

La Ley 24.051 es muy clara desde su inicio en el Art. 1 donde define claramente el ámbito de aplicación específicamente lo referido a la generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos ubicados en territorio nacional y/o provincial siempre que se vean comprometidos intereses sanitarios, económicos respecto a lo público y de seguridad nacional, a fin de garantizar la justa administración de justicia.

Continuando con el articulado de la ley en análisis, en su Art. 2 también es explícita en lo referente a que se considerará residuo peligroso, definiéndolo como todo residuo que pueda causar daño, directa o indirectamente, a seres vivos o contaminar el suelo, el agua, la atmósfera o el ambiente en general. En particular serán considerados peligrosos los residuos indicados en el Anexo I o que posean alguna de las características enumeradas en el Anexo II de la ley, serán también de aplicación a aquellos residuos peligrosos que pudieren constituirse en insumos para otros procesos industriales.

En el citado artículo también se enumeran las excepciones, situación de particular interés para el desarrollo del presente TFG, dado que quedan excluidos los residuos domiciliarios, los radiactivos y los derivados de las operaciones normales de los buques, los que se regirán por leyes especiales y convenios internacionales vigentes en la materia.

En el siguiente artículo se prohíbe la importación, introducción y transporte de todo tipo de residuos provenientes de otros países, haciéndose extensiva la prohibición a residuos nucleares.

Si bien ésta ley se autoexcluye taxativamente de su posible aplicación a las operaciones normales de los buques, su Art. 45 nos conduce directamente al Art. 1113 del Código Civil, cuando expresa que salvo prueba en contrario, todo residuo peligroso es cosa riesgosa en tanto encuadre dentro de lo normado en el Art. 1113 del Código Civil vigente. Siendo causas de exoneración solamente, la culpa de la víctima y tal cual lo dispone el Art. 47, la culpa de un tercero de quien no debe responder, cuya acción no pudo ser evitada con el empleo del debido cuidado y atendiendo a las circunstancias del caso.

Si bien en el articulado de la presente norma queda claro que la misma no es aplicable a la “operación normal del buque”, en el devenir de la actividad naviera, es importante analizar, la circunstancia de sí el hidrocarburo derramado al mar se considerará residuo peligroso o no, dentro de lo normado en ley que se viene analizando. Siguiendo lo dictado por la ley en sentido estricto, el hidrocarburo es un compuesto orgánico, constituyendo una materia prima natural, por lo tanto no es un residuo, no encuadra en las definiciones del Art. 2, porque es obvio que luego del proceso de extracción y/o producción, lo obtenido no es un material objeto de desecho o abandono, todo lo contrario es un objeto valioso. En el caso particular, que nos convoca, el transporte efectuado por un buque, en tanto se trate de un derrame accidental, no se lo abandone voluntariamente, ni tampoco se tenga la intención de

convertirlo en un desecho, por lo tanto no alcanzaría la categoría de residuo peligroso exigido por la ley en tratamiento. Inclusive tampoco aplicaría la 24.051 al caso descrito en su Anexo I referido a las mezclas o emulsiones de desechos de aceite y agua o hidrocarburos y agua, incluidos en la categoría Y9 del anexo I, por la razón de considerarse a las operaciones de recuperación y limpieza posterior al derrame, en éste caso una emulsión o mezcla de hidrocarburo y agua, como una “operación normal del buque”.

Con lo expuesto hasta aquí queda claro que es remota la posibilidad de aplicar la presente ley a las operaciones de transporte de hidrocarburos por mar y más precisamente las acciones a tomar luego de un vertido al mar, sin embargo en jurisprudencia nacional reciente se logro aplicar la misma, Expediente Nro. 2244 rotulado “B/T Estrella Pampeana. Bandera Liberiana Y B/M Sea Paraná –Bandera Alemana. S/ Colisión y posterior derrame de hidrocarburos Km 93”, procedente del Juzgado Federal de 1° Instancia N° 1 de La Plata. Recurso de apelación de fs. 741/745 vta. Parágrafo 4.6.4 y 4.6.5 donde él a quo expresa:

“4.6.4 La mezcla de petróleo/suelo/agua no es una “materia prima útil”, y quien la genera debe deshacerse de ella por voluntad a tratarla, con lo cual esta acción sobre la mezcla de petróleo/suelo/agua se adapta a la definición de residuo. Sentado que el derrame de “petróleo crudo” tiene encuadramiento en la definición de residuo, los impactos ambientales causados determinan su peligrosidad. En efecto, el informe técnico de referencia dio cuenta del riesgo de la actividad hidrocarburífera: “(...) lo que se genera al derramarse la materia prima petróleo en el mar/río/costas/etc., se clasifica como residuo peligroso” (conf., fs. 991).”

“4.6.5. El art. 14 del Decreto Reglamentario 831/93 de la ley 24.051, en el inciso 5° tercer párrafo, prescribe que “toda persona física o jurídica que como resultado de sus actos o de cualquier proceso, operación o actividad, produjera “residuos” calificados como “peligrosos” (art. 2 de la ley 24.051), en forma eventual (no programada) o accidental,

también está obligada a cumplir lo dispuesto por la citada ley y su reglamentación.” Resta añadir que el adjetivo “peligroso”, como se ha explicado, no se refiere a que el daño eventual sea superior al ordinario sino a todo residuo susceptible de generar un riesgo de daño”

De lo expuesto queda debidamente acreditada en la presente jurisprudencia, cómo debe considerarse al hidrocarburo transportado luego de su derrame al mar, aunque involuntario pero abandonado, respecto a su conversión en un residuo. Jurisprudencia nacional ya utilizada como un leading case en jurisprudencia internacional reciente.

*Ley 22.190 Ley de régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de aguas u otros elementos del medio ambiente por agentes contaminantes provenientes de buques y artefactos navales.*<sup>16</sup>

La presente Ley establece el régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas u otros elementos del medio ambiente por agentes contaminantes provenientes de los buques y artefactos navales (Art. 1). Se prohíbe a los buques y artefactos navales la descarga de hidrocarburos y sus mezclas fuera del régimen que autorice la reglamentación y en general incurrir en cualquier acción u omisión no contemplada reglamentariamente, capaz de contaminar las aguas de jurisdicción nacional. La prohibición es extensiva a los buques de bandera nacional en alta mar (Art. 2).

La presente ley establece un régimen de sanciones aplicables a las infracciones a la ley y sus decretos reglamentarios, siendo estas sanciones:

a) Apercibimiento.

---

<sup>16</sup> Fuente: Página web Prefectura Naval Argentina. Recuperado el 08/05/2015 de [http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/dpma\\_convenios\\_internacionales.php](http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/dpma_convenios_internacionales.php)

b) Suspensión.

c) Inhabilitación.

d) Multa de Cien mil pesos (\$ 100.000), a Trescientos cuarenta millones de pesos (\$ 340.000.000). Esta última sanción podrá aplicarse sin perjuicio de las anteriores y de la prohibición de navegar del buque, cuando resultare procedente según la naturaleza de la infracción (Art 10).

La autoridad de aplicación será el Comando en Jefe de la Armada por intermedio de la Prefectura Naval Argentina, correspondiéndole también las tareas de combate de la contaminación y efectuar la correspondiente limpieza con cargo al agente contaminador. Siendo ésta responsabilidad adjudicada a los propietarios y armadores de buques, objetiva y solidaria exigiéndoseles luego de la tarea de investigación realizada por la Prefectura, el depósito de una fianza real en garantía del pago de la factura generado por los servicios de limpieza llevados a cabo por la autoridad pertinente.

Los buques de guerra y policiales de bandera argentina o extranjera no estarán comprendidos en el cuerpo legal, salvo la reglamentación que el Poder Ejecutivo (Art. 18).

El marco penal establecido en la presente norma, específicamente el atribuido al derrame de hidrocarburos, puede constituirse en un ilícito penal en virtud de lo legislado en los Art. 200 y 203 del Código Penal Argentino, con la salvedad de que el delito del cual se trata, exige especialmente, que las aguas contaminadas deben ser potables, quedando exceptuadas por lo tanto el agua de mar.

Después del desarrollo de éste segundo capítulo del TFG de los regímenes internacionales aplicables en el ámbito de los Estados partes, podemos sacar algunas críticas y/o conclusiones, en este sentido, es destacable que no se prevea nada en el CLC sobre cómo

se iban a indemnizar los eventuales daños personales causados por el vertido de hidrocarburos al mar, tengamos presente que en el caso de un evento producido en puerto, una terminal o una varadura en un lugar muy próximo a la costa ,si el vertido produce pérdidas de vidas humanas, algo no tan imposible, el CLC no ampara satisfactoriamente esa situación, tampoco son atendidos daños personales causados directamente por el hidrocarburo de que se trate en cada caso, la excepción a nivel internacional respecto de indemnizar los daños personales ha sido hasta el momento los Convenios OPA de EE.UU.

En concreto, los límites fijados en el CLC pueden ser increíblemente escasos para los accidentes más graves a pesar del Protocolo de ampliación del Fondo 2003, (legislación post Prestige). Esto supone claros peligros, tanto desde el punto de vista de la justicia de las indemnizaciones que acabarán recibiendo los perjudicados, como desde el punto de vista de la prevención de los accidentes, a menos que las medidas preventivas de control del riesgo compensasen esa pérdida de lo que se tenía, lo que no parece ser el caso a tenor de lo que hemos investigado. En efecto, si quienes desarrollan la actividad peligrosa y, por lo tanto, controlan el riesgo no lo hacen amenazados con la responsabilidad de compensar todos los daños que causen, es previsible y razonable que tendrán menos cuidado que si supiesen que el Derecho de daños les trasladaría toda o al menos una mayor parte de los costos que puedan llegar a causar a otros, luego de un vertido y/o derrame de hidrocarburos al mar.

El establecer los límites dentro de los cuales ese convenio cierra la puerta a otros reclamos por daños causados por el vertido a todo régimen general del Derecho interno de un Estado parte, es una cuestión que, podemos apuntar como positiva, desde la perspectiva de los eventuales contaminadores. Los techos cuantitativos están configurados en el Convenio como un derecho del propietario, siempre que no haya causado dolosa o temeraria y conscientemente el daño. Si quiere beneficiarse de ellos y limitar su responsabilidad, deberá

consignar u ofrecer garantía a satisfacción del órgano judicial por el importe total del techo aplicable a su responsabilidad.

Estas limitaciones cuantitativas no se aplican si el accidente ha sido causado por dolo o culpa grave del responsable o de sus auxiliares o si ha habido violación de alguna normativa relativa a la seguridad del buque.

En cualquier caso, la escasa posibilidad de recurrir al régimen común de la responsabilidad civil que parece querer establecer el CLC, al ser una responsabilidad canalizada en la figura del propietario registral, se presta para que, tal como ya se ha hecho habitual, grandes empresas dedicadas al transporte de hidrocarburos se presenten con varias empresas subsidiarias propietarias de un buque cada una, lo que va en desmedro de las acciones emprendidas por damnificados.

Capítulo III - Privilegios que otorgan las legislaciones convencionales y nacionales a los agentes contaminadores.

Elías Carlos Ferán

Legajo VABG6188

Abogacía

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21

TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

Año 2016

### **3 - 1 Limitación de la responsabilidad por daños debidos a la contaminación marítima por hidrocarburos.**

Continuando con el razonamiento del capítulo anterior, queremos recordar la siguiente y tan conocida frase “Quien contamina paga” (Principio ambiental fundamental dentro del Derecho público internacional) siendo elemental cuando se habla de responsabilidad proveniente de una alteración del medio ambiente, en particular la contaminación marina con hidrocarburos. A partir de la contundencia de la escueta frase enunciada, queda claro en el desarrollo del presente trabajo, que el fundamento de la responsabilidad no reside en la culpa de quien ha causado los daños y perjuicios derivados de un derrame y/o vertido de hidrocarburos al mar, sino que basta con que éstos hayan sido padecidos sin participación causal alguna del damnificado. Clara definición de un sistema de responsabilidad objetiva o por riesgo creado (Besalú Parkinson, 2005).

En el esquema objetivo de responsabilidad civil, el agente contaminante responde del daño causado por el ejercicio de una actividad potencialmente peligrosa para el medio ambiente, y más allá de si obró con culpa o negligencia, sólo podrá exonerarse por:

- 1) Guerra, guerra civil, hostilidades, insurrección.
- 2) Fenómeno natural excepcional, inevitable e irresistible.
- 3) Dolo de un tercero cuando ha contribuido a la totalidad del daño.
- 4) Culpa del encargado de mantener los auxilios a la navegación.
- 5) Dolo o culpa de la víctima.

Bajo esta óptica, lo determinante es la reparación del daño injustamente recibido y la prevención de los daños ambientales; por tanto, su efectividad estará sujeta a la clara identificación del agente contaminador, a la cuantificación del daño acontecido, y al establecimiento de vínculos entre la causa y el efecto, y entre el daño ocurrido y el agente generador del daño. La responsabilidad objetiva se basa en la teoría del riesgo, debiendo

responder por los daños ambientales causados aquel que previamente asumió el riesgo al desplegar actividades que se consideran potencialmente peligrosas, no obstante que su actuar sea lícito, siendo las únicas causas eximentes de responsabilidad las ya enunciadas al inicio.

El propietario de un buque tiene derecho normalmente a limitar su responsabilidad en virtud de los Convenios internacionales y de la Ley de la navegación nacional.

Pero si se demuestra que los daños por contaminación fueron resultado de la actuación u omisión personal del propietario del buque, cometidas con intención de causar daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños, el propietario del buque perderá el derecho a limitar su responsabilidad (González Lebrero, R.A., 2000).

Como sabemos, el derecho a un medio ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano.... (Art. 41 C.N), ha sido aceptado como un verdadero derecho subjetivo por la mayoría de la doctrina y de la misma forma, lo ha sido el derecho a exigir la restauración del medio ambiente, consagrada por el mismo artículo de nuestra Constitución Nacional. Por lo tanto sorprende, que este derecho, calificado como un Derecho de tercera generación, cuando se aplica a los daños producidos en el medio ambiente marino, vea cercenada parte de su eficacia jurídica por la existencia de Convenios Internacionales y normativas nacionales que hacen ineficiente el derecho de los terceros y de los ciudadanos en general, a la total reparación del daño sufrido. Considerándose al derecho al medio ambiente, como un derecho universal, no deja de causar sorpresa y fastidio el hecho que la reparación del daño, en los casos de contaminación marítima, se vea limitado a unas sumas que resultan insuficientes en relación al daño efectivamente causado, cuando tales daños son consecuencia del ejercicio de una actividad que conlleva un riesgo (Rosatti, H., 2009).

Queda demostrado que se produce un quiebre del principio de la responsabilidad patrimonial del deudor y de la íntegra reparación del daño causado en materia extracontractual proclamado por el artículo 1113 del Código Civil Argentino. Estas dos

características típicas del Derecho Marítimo conforman uno de los privilegios, más antiguos y arraigados de esta rama del derecho: la limitación de responsabilidad. Limitación, ejercida tanto en el plano contractual frente a aquellos con los que los propietarios, armadores contratan, como en el plano extracontractual frente a los terceros, a través de los Convenios Internacionales (González Lebrero, R.A., 2000).

Podría pensarse que el sistema de limitación de responsabilidad frente a terceros por daños causados por contaminación, es un anacronismo en estos tiempos, ya que significa una excepción al régimen de responsabilidad establecido en derecho. También deberíamos destacar el origen de la existencia de este sistema de limitación, y para sorpresa hallamos que se relaciona con otra de las características del Derecho de la navegación, que es el hecho de acción y reacción, luego de un desastre ecológico y para ser más preciso el causado por el Torrey Canyon en 1967, situación que a través de la sensibilización de la opinión pública, y por consiguiente de la OMI, generó una revisión del hasta entonces desactualizado régimen de compensación (Chami, D.E., 2010).

El sistema de limitación de responsabilidad que investigamos en el presente trabajo abarca, no solamente los límites económicos que se fijan en las convenciones, sino también los destinos de esos fondos reparatorios, e incluso el encausamiento de la responsabilidad frente a las acciones legales que se hayan iniciado. Es aceptado para el citado sistema, que la expresión daños ocasionados por contaminación, se pueda definir, también como pérdidas, específicamente respecto de los daños ambientales y sus consecuencias económicas. Por lo tanto la indemnización está limitada a gastos contraídos o que se vayan a contraer en concepto de las medidas razonables de restauración del medio ambiente contaminado. La noción de daños ocasionados por contaminación incluye medidas, dondequiera que se tomen, para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación en el territorio, mar territorial o ZEE (Zona económica exclusiva), o zona equivalente de un Estado Parte en el

Convenio de 1992 (medidas preventivas). Los gastos contraídos por las medidas preventivas son recuperables aun cuando no ocurra derrame de hidrocarburos, siempre y cuando haya una amenaza grave e inminente de daños por contaminación. Como ya enunciáramos en capítulos anteriores el Convenio de responsabilidad civil de 1992 comprende los derrames de hidrocarburos de la carga o de combustible, procedentes de naves aptas para la navegación marítima cargadas, y en ciertas circunstancias sin carga, construidas o adaptadas para el transporte de hidrocarburos a granel. Los daños ocasionados por hidrocarburos no persistentes, tales como gasolina, aceite diesel ligero, keroseno, etc., no están comprendidos dentro del ámbito de lo acordado convencionalmente (Arroyo, I., 2012)

Cuando nos referimos al encausamiento de responsabilidad en virtud de lo normado convencionalmente, la legislación convencional internacional dice que sólo pueden promoverse reclamaciones de daños por contaminación contra la persona inscrita como propietario del buque tanque en cuestión. Esto no impide que las víctimas puedan reclamar una indemnización a personas que no sean los propietarios de buques fuera del marco de dicho Convenio. No obstante, el Convenio prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario, miembros de la tripulación, el práctico, el fletador naviero o armador del buque, o cualquier persona que lleve a cabo operaciones de salvamento o medidas preventivas. El propietario tiene derecho a iniciar una acción de recurso contra terceros de conformidad con la legislación nacional e internacional (Baeza Pinto, S., 1990).

Tres son los pilares en los que tal sistema de responsabilidad del propietario naviero se asienta: a) limitación de responsabilidad; b) responsabilidad objetiva y c) fondo de indemnización.

En el ámbito marítimo, con el sistema de responsabilidad del propietario naviero, se ha llevado a convertir lo que fue el paradigma de la responsabilidad objetiva en el campo de

la contaminación marítima, con la expresión "el que contamina paga", al pleno convencimiento general de ser el pago la mejor penalización para el contaminante.

Continuando con el análisis de la limitación de responsabilidad del propietario frente a terceros por daños causados por contaminación, reiteramos que se trata de una excepción al régimen de responsabilidades establecido, situación difícil de comprender desde un punto de vista legal, aunque muchos países (incluso Argentina) han firmado Convenios internacionales que contienen la limitación del régimen de responsabilidad frente a terceros (Baeza Pinto, S., 1990).

El régimen internacional actual que norma la contaminación marítima se sustenta en:

- 1.- El Convenio Internacional sobre Responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de 19 de Noviembre 1992 (CLC 92 o Convenio de Responsabilidad Civil, 1992) y
- 2.- El Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de 27 de Noviembre de 1992 (El FONDO 92 o El Convenio del Fondo 1992).

Estos dos instrumentos establecen los principios básicos de la limitación de responsabilidad y que no son otros que la “responsabilidad objetiva”, la “limitación de responsabilidad”, “seguro obligatorio” y una “indemnización complementaria”, indemnización que se instrumenta por medio de un fondo, el Fondo, que se ha ido incrementando al ritmo de desastres ambientales, siendo, aún insuficiente (Baeza Pinto, S., 1990).

Hay que destacar el notable desarrollo que ha experimentado, en los últimos tiempos, la regulación internacional sobre seguridad marítima debido al impulso de la Organización Marítima Internacional (OMI) que ha fomentado numerosos convenios y tratados internacionales en esta materia. Sin embargo, también se han puesto de manifiesto las

carencias de esta Institución internacional cuya actividad ha sido principalmente reactiva (ante los graves sucesos de contaminación) siendo sus poderes ejecutivos y de control muy limitados, debido en parte a el predominio en su Consejo de los Estados con importantes intereses navieros que restan eficacia a sus resoluciones o retrasan la aplicación efectiva de sus medidas. Se suma también a esta interferencia de los Estados más poderosos en el seno del gobierno de la OMI, el fracaso del Derecho Internacional del Mar, dado que se trata de un ordenamiento jurídico incompleto, pese a su riqueza, y en el que se detectan importantes ambigüedades, convirtiéndose en lagunas, en ciertas oportunidades. Situaciones que a continuación comenzaran a desarrollarse (Chami, D.E., 2010).

### **3 – 2 Banderas de conveniencia. Definición y crítica de su existencia.**

El Derecho Internacional otorga de forma preferente al “Estado del Pabellón” la responsabilidad de garantizar que los buques que enarbolan su bandera o estén registrados en su territorio acaten las reglamentaciones internacionales existentes. Sin embargo, esta opción a favor de los Estados del pabellón no ha resultado satisfactoria. Los datos revelan que una gran mayoría de las empresas navieras escoge la bandera de sus buques por los beneficios fiscales que pudiera ofrecerles el Estado del pabellón o, simplemente, por el relajamiento o falta de rigor en el cumplimiento de las exigencias internacionales. Esta tendencia ha provocado la proliferación de las llamadas “banderas de conveniencia”, un fenómeno caracterizado por el registro de buques que no reúnen las condiciones mínimas de seguridad para transportar mercaderías peligrosas e incluso en los aspectos sociales y laborales del tráfico marítimo, para tratar de hacer frente a la proliferación de navíos con tripulaciones poco profesionalizadas y mal remuneradas (Chami, D.E., 2010).

### **3 – 3 Sociedades mercantiles**

La independencia patrimonial de las sociedades mercantiles se mantiene en principio, con respecto a los grupos de sociedades que tengan que responder por las deudas de sus filiales, generadas por eventos relacionados con contaminación marítima por hidrocarburos, hecho que favorece la práctica fraudulenta de constituir una sociedad para cada buque-tanque. Afortunadamente el ordenamiento jurídico ofrece algunos mecanismos que permiten comunicar la responsabilidad de la filial con la responsabilidad de la matriz y evitar así posibles abusos. Entre ellos se destacan en el derecho comparado, por caso España, la doctrina del levantamiento del velo societario, la teoría legal de la responsabilidad por comportamiento o la responsabilidad de la matriz mientras que administre la filial, y son aplicables este tipo de situaciones, cuando se aprecia que las operaciones intragrupo no obedecen a ninguna otra finalidad que la defraudatoria, desviando por ejemplo los fondos de la sociedad que tiene deudas hacia otra que no las tiene, con evidente perjuicio para los acreedores de la primera, los tribunales aplican la doctrina del levantamiento del velo, dejando de este modo sin efecto esos negocios aparentes que han constituido el abuso, en tanto que en nuestro derecho nacional este escudo ya ha sido cuestionado por algunos tribunales locales, durante la crisis económica de 2001.<sup>17</sup>

### **3 - 4 Seguro obligatorio.**

Cuando el barco supera las 2.000 TRB, existe la obligación para el propietario tutelado por los Convenios anteriormente mencionados, de contratar un seguro u ofrecer garantía que cubra sus ya mencionadas responsabilidades máximas, documentado en modelo normalizado de certificado. No se explica el motivo de esta diferencia, ya que un buque que

---

<sup>17</sup>[http://www.elderecho.com/mercantil/doctrina-jurisprudencial-levantamiento-velo-societario\\_11\\_370180002.html](http://www.elderecho.com/mercantil/doctrina-jurisprudencial-levantamiento-velo-societario_11_370180002.html)

transporte 1.999 toneladas de hidrocarburos podría provocar igualmente graves daños al medio ambiente y al no estar asegurado, no podrá hacerse cargo de los daños ocasionados. El propio Estado puede actuar como asegurador de los barcos de su propiedad. Se prevé la acción directa contra el asegurador, si bien éste siempre se beneficia de los techos, aunque no lo haga el propietario. El único límite a la responsabilidad directa del asegurador es la excepción de dolo del propietario. Para el cumplimiento de la obligación de contratar seguro, los Convenios impiden a los Estados firmantes otorgar permiso para comerciar a barcos que no estén en posesión del certificado de seguro. Y respecto a los barcos con otro pabellón que recalen en puertos de los Estados firmantes, éstos se obligan a hacer todo lo posible en su legislación nacional para obligarlos a cumplir esta obligación. A pesar de mejorar sensiblemente la posición de los eventuales damnificados, con la citada obligación para el propietario, perteneciente a un Estado parte, se sigue limitando cuantitativamente el posible resarcimiento frente a un derrame de hidrocarburos al mar.

### **3 – 5 Sociedades de clasificación**

El cumplimiento de la normativa internacional de naturaleza técnica relacionada con las condiciones que deben cumplir los buques en la fase de construcción o durante su vida útil es responsabilidad de los Estados, pero su aplicación y control han sido tercerizados, o sea transferidos a las llamadas Sociedades de Clasificación; sociedades éstas de naturaleza privada, cuya actividad consiste en evaluar el estado de los buques en nombre de los países del pabellón, mediante la realización de controles estructurales de la seguridad de los mismos.

La importancia de la función desempeñada por las Sociedades de Clasificación no viene acompañada por una auditoría permanente de su forma de actuación. En realidad, este tipo de sociedades se ha multiplicado, y algunas no reúnen ni el personal ni las instalaciones adecuadas para llevar a cabo de manera fiable su trabajo. La proliferación de las Sociedades de Clasificación y el desarrollo de su actividad en un entorno competitivo (las

contraprestaciones económicas de los clientes financian estas sociedades) han puesto en tela de juicio su independencia y seriedad, con el agravante, que los niveles de experiencia y calidad varían de forma significativa de una a otra.

Como cierre del presente capítulo queremos concluir diciendo que la comunidad internacional toda, brega, porque llegue un día en que el transporte marítimo y los dueños de las cargas (las grandes petroleras) sean los responsables de los daños por contaminación, dado que su carga es la que en realidad contamina, y pueda establecerse un sistema mixto en el que no existan perjuicios para los terceros y los daños sean reparados en su totalidad y las indemnizaciones satisfechas plenamente.

La contaminación marítima es un problema global que afecta al equilibrio de nuestro ecosistema; pero además la actividad marítima, como hemos señalado, se desarrolla en un plano internacional y por tanto y como consecuencia de esa internacionalidad y de esa tendencia natural a la uniformidad, el sector es totalmente permeable a las decisiones que se adoptan en otros lugares del planeta, motivadas, generalmente, por el acaecimiento de nuevas catástrofes, en donde se encuentren comprometidos buques-tanque, transportando vía marítima, hidrocarburos persistentes.

Es sorprendente que los derechos tutelados por nuestra Constitución Nacional, tan estrechamente relacionados con los Derechos Humanos, pierdan eficacia jurídica cuando se aplica a los daños causados en el medio marino. La razón de la falta de efectividad de este derecho del tercero involucrado (los ciudadanos que reclaman indemnizaciones por los daños sufridos), es la existencia de los convenios internacionales y normas nacionales. Teniendo en cuenta la reivindicación de un medio ambiente limpio, derecho universal, las cantidades insuficientes de dinero ofrecido como compensación en los casos de daño ambiental, son un despropósito, ya que estos daños son el resultado de actividades de riesgo.

Conclusión.

Elías Carlos Ferán

Legajo VABG6188

Abogacía

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21

TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

Año 2016

## **Conclusión**

La investigación que hemos venido desarrollando a lo largo del Trabajo Final de Graduación tiene por objeto arribar a algunas conclusiones, relevadas del tema que nos convoca, y para algunas situaciones, apuntar líneas de futura reflexión.

Nuestra casi absoluta dependencia energética del petróleo, la lógica empresarial del transporte marítimo que busca economizar gastos a costa de la seguridad, la endeble ordenación internacional del Derecho del Mar, son entre otros muchos factores, los hechos que ponen en vilo los preciados valores ambientales e incluso la tranquilidad y el sustento de los pueblos ribereños.

Por lo tanto, las medidas necesarias a adoptar para la consecución de objetivos tales como la seguridad del tráfico marítimo de buques portadores de hidrocarburos y de protección del medio marino y costero, frente a los accidentes de tales tipos de buques-tanques, deberían ligar eficientemente todos los niveles del ordenamiento jurídico, hállese del Derecho Internacional público y privado, dada la naturaleza jurídica internacional de los espacios marinos, lugar donde se desarrolla la aventura marítima y por los efectos transfronterizos que ocasionan muchos de los accidentes de los buques petroleros. Con ésta medida hacemos partícipe a buena parte de las especialidades jurídicas, predominando también los aspectos relativos al Derecho Público, el Internacional Público (a cargo de la regulación internacional del transporte marítimo y sobre la protección del medio ambiente marino), el Administrativo (regula sobre puertos, la marina mercante y las normas de protección ambiental) y el Penal (responsabilidad de los actores públicos y privados partes en un hipotético proceso judicial); pero también son fundamentales los temas del Derecho Privado y en particular los que se refieren la Derecho Marítimo. Son también relevantes las

cuestiones procesales en cuanto a los procedimientos de responsabilidad (hay que propender al acortamiento de los tiempos procesales).

De lo desarrollado hasta aquí, creemos que es menester reflexionar sobre la conveniencia de una regulación global o integral, por Ley (con un tratamiento consuetudinario), de los grandes riesgos, dado que en todos ellos se aprecia una serie de elementos comunes y repetidos.

Es de conocimiento público que la responsabilidad civil es uno de los medios que el Derecho ofrece para el resarcimiento de los daños causados a quienes, individual o colectivamente, no es justo que los soporten. Es preciso activar sus mecanismos y actualizarlos para que la reparación responda a estándares de justicia ajustados a la cuantía evaluada de los daños. Pero, aún con ésta correcta evaluación, la reparación por esta vía resulta insatisfactoria cuando se ha producido una catástrofe importante.

El sistema de indemnización de la responsabilidad civil surgida por el vertido de hidrocarburos desde buques-tanque, analizado en éste trabajo, presenta una serie de defectos que impiden el resarcimiento completo y rápido, a las víctimas de los daños originados. Las fallas del sistema abarcan la insatisfactoria e incompleta cuantificación de los daños indemnizables, la individualización de los sujetos obligados a indemnizar, y la lentitud procesal que impide el pronto pago de las indemnizaciones. Todas estas circunstancias se ven influenciadas por situaciones tales como: la proliferación de Banderas de conveniencia, la cada vez más creciente formación de Sociedades mercantiles con sus correspondientes filiales, causando un efecto perjudicial al sistema porque la independencia patrimonial de las sociedades mercantiles excluye, en principio, que los grupos de sociedades tengan que responder de las deudas de sus filiales, lo que ha favorecido la práctica fraudulenta de constituir una sociedad para cada buque-tanque, otra influencia negativa es la tercerización

por parte de los Estados de los sistemas de lucha y prevención de la contaminación en los puertos de los Estados parte, y la desnaturalización, por cuestiones económicas, de la asistencia que deben cubrir la Sociedades de clasificación.

En paralelo, sin apartarnos del objeto de nuestra investigación, se debe tomar una acción dirigida a incluir entre los daños resarcibles, el daño ecológico, aunque sea irreparable. Las cantidades obtenidas por este concepto deberían ir dirigidas a la futura lucha contra la contaminación y la preservación del medioambiente.

La ineficiencia del sistema de indemnización de la responsabilidad se manifiesta también en el ámbito de los sujetos responsables, excluyendo de la misma a sujetos tan importantes como el propietario de la carga. Se trata de un privilegio que debería ser abolido ampliando la lista de los sujetos finalmente responsables e incentivando la inclusión de los agentes marítimos en la defensa del medio ambiente, También resulta injusta la limitación en cuanto a la cuantía de la indemnización, debido a que los techos actuales son demasiado benignos (a favor del sector armador). A todo esto cabe sumar, que el actual sistema de colectivización de riesgos no diferencia entre las buenas y las malas prácticas de la actividad naviera y que la lentitud procesal en la sustanciación de la responsabilidad retrasa el pago de las indemnizaciones. La agilización del proceso y la previsión de los medios adecuados para fomentar la celeridad del pago de las reclamaciones son elementos indispensables para lograr lo que, en definitiva, se pretende: la efectiva y real compensación a las víctimas de los daños ocasionados por el vertido de hidrocarburos.

En lo referido a la responsabilidad penal, en el ámbito internacional y nacional se observa en el Derecho vigente, la escasa cobertura del tema ambiental y la insuficiente tipificación de algunas conductas, las dificultades para determinar los sujetos responsables y la escasa efectividad de las penas. En la regulación de la persecución penal de los delitos

contra el medio ambiente se plantea una traba importante como es la inexigibilidad de la responsabilidad penal a las personas jurídicas; este límite es especialmente frustrante en los casos de la contaminación por hidrocarburos vertidos desde buques, en los que la determinación de la culpabilidad no pasa por la persona física del capitán del buque, que actúa como mero mandatario de la naviera, obedeciendo órdenes explícitas, o como un eslabón más dentro de la cadena organizativa de la persona jurídica que lo ha contratado.

Continuando con el análisis respecto de la inexigibilidad de la responsabilidad penal a las personas jurídicas, existe como fundamento una expresión latina que es “societas delinquere non potest”, con la cual se indica que las personas jurídicas no pueden cometer delitos. La mayor parte de nuestra doctrina piensa así y la legislación argentina así lo recepta.

Esta postura se basa en que todo delito es una conducta humana. El derecho penal de hecho garantiza que no se sancione a las personas por lo que son o por lo que piensan, sino por acciones humanas que afecten bienes jurídicos de terceros. En consecuencia, entienden que las sociedades comerciales no son capaces de conducta y apoyan esta afirmación en normas de jerarquía constitucional (Arts. 18, 19, 75, inc. 22, C.N y Arts.11, 2º párrafo de la Declaración Universal de los Derechos Humanos; el Art. 15 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, y el Art. 9 de la Convención Americana de Derechos Humanos).

A pesar de la presente fundamentación, existe en nuestro país legislación contraria a lo enunciado, con un acentuado crecimiento legislativo y jurisprudencial respecto de aplicar responsabilidad penal a la persona jurídica a través de penas o sanciones por ciertos delitos. En ésta línea de pensamiento hallamos la Ley 11.210 de represión de la especulación y de los trusts, la Ley 23.554 de defensa nacional, la Ley 20.680 de abastecimiento, la Ley 19.359 de régimen penal cambiario, la Ley 22.415. Código Aduanero, la Ley 26.683 de lavado de dinero, la Ley 26.733 de delitos bursátiles y la Ley 26.735 que reforma la legislación penal

tributaria. Las penas que establecen no son las mismas que para una persona física. Se aplican como multas, suspensión de actividades, cancelación de la personería y pérdida de beneficios estatales.

Se trata de leyes especiales (no integran el Código Penal) que tipifican expresamente las acciones (delitos) que pueden cometer las personas jurídicas y los tipos de pena que les son aplicables.

Al tratarse de un tema, aún hoy, altamente debatido por la posición de prestigiosos juristas, podemos citar a manera de ejemplo que en el ámbito de una misma Cámara Nacional en lo Penal Sala A, respecto del Art. 887 del Código Aduanero, existe una postura respecto de que el Código Procesal Penal de la Nación no prevé el procesamiento de una persona jurídica, siendo esa medida de utilidad únicamente respecto del embargo que se dicte en la causa a efectos de garantizar el cumplimiento de las penas pecuniarias que pudieran aplicarse a las personas físicas que actúen en su nombre. Por su parte, la Sala B de esa misma Cámara admite la responsabilidad de una persona jurídica incluso en los casos en que no existe una sanción a una persona física. En este sistema, obviamente no utilizaría criterios clásicos del sistema penal tradicional, habría que crear un sistema especial para punir a la persona jurídica. Siguiendo ésta línea de pensamiento e insertos en la realidad que hoy vivimos, no podemos pasar por alto, la globalización y el avance de la tecnología, hechos que dan existencia a ciertos delitos que producen un daño colectivo, y que suelen ser realizados dentro del ámbito de las empresas, por ello la posición de la Cámara B, avala que la responsabilidad penal de las personas jurídicas sólo se aplique a los delitos económicos y los del medio ambiente, que son dos ámbitos en los cuales resultaría muy útil tener penas contra las

empresas, siendo de una inestimable ayuda para resolver situaciones en el tema, objetivo del presente trabajo.<sup>18</sup>

Como cierre de la presente conclusión debemos resaltar que debido a la limitada visión del legislador, ya sea nacional o internacional, se llega a creer que resulta suficiente regular la contaminación marítima, hasta las 200 millas marinas, ya que es la zona más cercana a su entorno visual, pero no se da cuenta de que al utilizar la zona de Alta mar como vertedero, es un grave error, consecuencias que generaciones posteriores deberán afrontar.

Lo cierto es que, bajo esta mirada, la mayor parte de la superficie marítima, se encuentra fuera de la aplicación de los Convenios, sin ningún tipo de controles y es aquí donde radica uno de los principales errores de las normas internacionales.

---

<sup>18</sup> Fuente: Página web de la Asociación Pensamiento Penal. Recuperado el 28/05/2015 de: <http://www.pensamientopenal.org.ar/la-responsabilidad-penal-de-las-personas-juridicas/>

## LISTA DE REFERENCIAS:

### *Doctrina:*

Arroyo, I., (2012). *Compendio de derecho marítimo*, (4<sup>a</sup> ed.). Madrid: Tecnos

Baeza Pinto, S., (1990). *Derecho Marítimo (Propedéutica)*. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile.

Besalú Parkinson, V.S., (2005). *Responsabilidad por daño Ambiental*. Buenos Aires: Hammurabi.

Bustamante Alsina, J., (1993). *Teoría general de la responsabilidad civil*, (8<sup>va</sup> ed.). Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Chami, D.E., (2010). Transporte multimodal: una teoría y una paradoja. [*Versión electrónica*], *Revista electrónica Derecho al día*, 9 (159). Recuperado el 29/09/2014 de: [www.derecho.uba.ar/derechoaldia/notas/transporte-multimodal-una-teoria-y-una-paradoja/+3421](http://www.derecho.uba.ar/derechoaldia/notas/transporte-multimodal-una-teoria-y-una-paradoja/+3421)

Chami, D.E., (2010). Presentación del “Manual de Derecho de la Navegación”. [*Versión electrónica*]. *Revista electrónica Derecho al día*, 9 (165). Recuperado el 29/10/2014 de: <http://www.derecho.uba.ar/derechoaldia/notas/presentacion-del-manual-de-derecho-de-la-navegacion-del-dr-diego-esteban-chami/+3561>

Chami, D.E., (2010). *Manual de derecho de la navegación*. Buenos Aires: Abeledo Perrot

Cafferatta, N.A. (2008). Los daños al ambiente y su reparación. En Rubinzal y Culzoni (Eds.), *Revista de derecho de daños: Daño Ambiental* (pp.163-199). Santa Fe. Argentina: Rubinzal-Culzoni Editores

González Lebrero, R. A. (2000). *Manual de derecho de la navegación* (4<sup>o</sup> ed.) Buenos Aires: Depalma.

Pizarro, R. D. y Vallespinos, C. G. (1999). *Instituciones de derecho privado. Obligaciones* (Tomo 1, 2, 3 y 4). Buenos Aires: Hammurabi.

Rosatti, H. (2009). La tutela del medio ambiente en la Constitución Nacional Argentina. En Rubinzal y Culzoni (Eds.), *Revista de derecho de daños: Daño Ambiental* (pp.097-136). Santa Fe. Argentina: Rubinzal-Culzoni Editores.

*Legislación:*

Código Aduanero.

Código Civil Argentino

Código Procesal Penal Argentino

Código Penal Argentino.

Constitución Nacional.

Ley 11.210 Represión de la especulación y de los trusts.

Ley 19.359 Régimen penal cambiario.

Ley 20.094 Ley de navegación.

Ley 20.680 Ley de abastecimiento.

Ley 22.190 Régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas u otros elementos del medio ambiente por agentes contaminantes provenientes de buques y artefactos navales.

Ley 22.415 Código Aduanero.

Ley 23.554 Defensa nacional.

Ley 24.051 Ley de residuos peligrosos

Ley 25.137 Ley de ratificación del CLC y el FONDO con sus correspondientes enmiendas de 1992.

Ley 25.612 Ley de gestión integral de residuos industriales y de actividades de servicio

Ley 25.675 Ley general del ambiente.

Ley 26.683 Lavado de dinero.

Ley 26.733 Delitos bursátiles.

Ley 26.735 Reforma la legislación penal tributaria.

*Jurisprudencia:*

Juzgado Federal N° 1 Instancia N° 1 de La Plata, “B/T Estrella Pampeana. Bandera Liberiana y B/M Sea Paraná – Bandera Alemana. S/ Colisión y posterior derrame de hidrocarburos Km 93”, Exped. N° 2244 (2002).

*Tratados Internacionales:*

Convención Americana de Derechos Humanos (Pacto de San José de Costa Rica).

Declaración Universal de los Derechos Humanos.

Pacto Internacional de derechos Civiles y Políticos.

**AUTORIZACIÓN PARA PUBLICAR Y DIFUNDIR  
TESIS DE POSGRADO O GRADO  
A LA UNIVERIDAD SIGLO 21**

Por la presente, autorizo a la Universidad Siglo21 a difundir en su página web o bien a través de su campus virtual mi trabajo de Tesis según los datos que detallo a continuación, a los fines que la misma pueda ser leída por los visitantes de dicha página web y/o el cuerpo docente y/o alumnos de la Institución:

<b>Autor-tesista</b> <i>(apellido/s y nombre/s completos)</i>	<b>Elías Carlos Ferán</b>
<b>DNI</b> <i>(del autor-tesista)</i>	<b>13704278</b>
<b>Título y subtítulo</b> <i>(completos de la Tesis)</i>	<b>Responsabilidad civil por daños causados luego del vertido y/o derrames de hidrocarburos persistentes provenientes de buques tanque en navegación marítima.</b>
<b>Correo electrónico</b> <i>(del autor-tesista)</i>	<b>eliascferan@hotmail.com</b>
<b>Unidad Académica</b> <i>(donde se presentó la obra)</i>	<b>Universidad Siglo 21</b>
<b>Datos de edición:</b> <i>Lugar, editor, fecha e ISBN (para el caso de tesis ya publicadas), depósito en el Registro Nacional de Propiedad Intelectual y autorización de la Editorial (en el caso que corresponda).</i>	

Otorgo expreso consentimiento para que la copia electrónica de mi Tesis sea publicada en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21 según el siguiente detalle:

<b>Texto completo de toda la Tesis</b> (Marcar SI/NO) <sup>[1]</sup>	<b>Si</b>
<b>Publicación parcial</b> (informar que capítulos se publicarán)	

Otorgo expreso consentimiento para que la versión electrónica de este libro sea publicada en la en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21.

**Lugar y fecha:**

\_\_\_\_\_

Firma

\_\_\_\_\_

Aclaración

Esta Secretaría/Departamento de Posgrado de la Unidad Académica: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ certifica que la tesis adjunta es la  
 aprobada y registrada en esta dependencia.

\_\_\_\_\_

Firma

\_\_\_\_\_

Aclaración

**Sello de la Secretaría/Departamento de Posgrado**

[1] Advertencia: Se informa al autor/tesista que es conveniente publicar en la Biblioteca Digital las obras intelectuales editadas e inscriptas en el INPI para asegurar la plena protección de sus derechos intelectuales (Ley 11.723) y propiedad industrial (Ley 22.362 y Dec. 6673/63. Se recomienda la NO publicación de aquellas tesis que desarrollan un invento patentable, modelo de utilidad y diseño industrial que no ha sido registrado en el INPI, a los fines de preservar la novedad de la creación.