

T
350.8232
M389

REGIMEN JURIDICO PARA LA PRESERVACION Y PROTECCION
DEL MEDIO MARINO

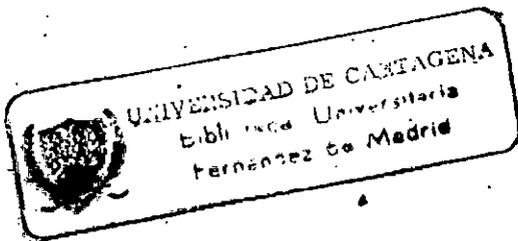
YEZMIN MARUN TORRES

//
BERNARDO RAAD HERNANDEZ

S C I B
00021939-1

52698

Trabajo de Investigación presen-
tado como requisito parcial para
optar el título de Abogado.



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA - FACULTAD DE DERECHO .

CARTAGENA, 1988

**REGIMEN JURIDICO PARA LA PRESERVACION Y PROTECCION
DEL MEDIO MARINO**

| | |
|-----------------------|-----------------------------|
| RECTOR: | Dr.a. BEATRIZ RECHARA DE B. |
| SECRETARIO GENERAL: | Dr. MANUEL SIERRA NAVARRO |
| DECANO: | Dr. ALCIDES ANGULO PASSO |
| SECRETARIO ACADEMICO: | Dr. PEDRO MACIA HERNANDEZ |
| PRESIDENTE DE TESIS: | Dr. MIGUEL RAAD HERNANDEZ |
| PROFESOR ASESOR: | Dr. RAFAEL BETANCOURT B. |
| PRIMER EXAMINADOR: | Dr. JORGE FALLARES BOSSA |
| SEGUNDO EXAMINADOR: | |
| TERCER EXAMINADOR: | |

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

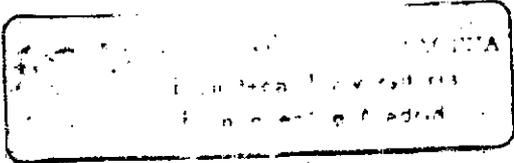
1988

C O N T E N I D O

Faq.

| | | |
|---------|--|----|
| | Introducción | |
| 1. | La Contaminación Marina | 4 |
| 1.1 | Evaluación ambiental | 6 |
| 1.1.1 | Alteraciones en el ecosistema marino | 7 |
| 1.1.2 | Problemas ecológicos | 9 |
| 1.1.3 | Hidrocarburo: Fuente principal de contaminación | 13 |
| 1.1.3.1 | Fuentes naturales | 13 |
| 1.1.3.2 | Costa afuera | 14 |
| 1.1.3.3 | Pérdidas por transporte | 14 |
| | a) Deslastre | 14 |
| | b) Inspección en plataforma | 15 |
| | c) Operaciones en el Terminal | 15 |
| | d) Abastecimiento | 16 |
| | e) Accidentes de tanqueros | 16 |
| | f) Accidentes de no tanqueros | 16 |
| 1.1.3.4 | Refinerías en la costa | 16 |
| 1.1.3.5 | Atmósfera | 17 |
| 1.1.3.6 | Desechos Municipales e Industriales | |

| | Pag. |
|--|------|
| diferentes a la industria petrolera . | 17 |
| 1.1.3.7 Arrastre por lluvias | 17 |
| 1.1.3.8 Arrastre por rios | 18 |
| 1.1.4 Casuística colombiana..... | 18 |
| 1.1.4.1 Bahía de Buenaventura | 19 |
| 1.1.4.2 Puerto de Tumaco | 21 |
| 1.1.4.3 Bahía de Cartagena | 22 |
| 1.2 Ordenación ambiental | 27 |
| Diversos tipos de contaminación. | |
| 2. El Derecho Internacional Marítimo y la Protección del Medio Marino | 30 |
| 2.1 La Convención de Derecho del Mar de 1982 | 37 |
| 2.1.1 Reglas generales | 40 |
| 2.1.2 Cooperación mundial y regional | 44 |
| 2.1.3 Asistencia Técnica | 46 |
| 2.1.4 Vigilancia y Evaluación ambiental .. | 51 |
| 2.1.5 Fuentes contaminantes | 52 |
| 2.1.5.1 Contaminación por fuentes terres- tres | 53 |
| 2.1.5.2 Contaminación resultante de activi- dades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional. | 55 |
| 2.1.5.3 Contaminación resultante de activi- dades en la zona | 56 |



Pag.

| | | |
|---------|--|----|
| 2.1.5.4 | Contaminación por vertimiento | 56 |
| 2.1.5.5 | Contaminación causada por buques ... | 58 |
| 2.1.5.6 | Contaminación desde la atmósfera o a través de ella | 60 |
| 2.1.6 | Responsabilidad y sanciones | 60 |
| 2.2 | El programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente | 61 |
| 2.2.1 | Convenios Regionales del FNUMA para el Gran Caribe y el Pacífico Sur | 62 |
| 2.2.2 | Comisión Permanente del Pacífico Sur | 63 |
| 3. | La Organización Marítima Internacional | 65 |
| 3.1 | Antecedentes | 68 |
| 3.2 | Creación | 70 |
| 3.3 | Objetivos | 70 |
| 3.4 | Integrantes | 72 |
| 3.5 | Organos | 72 |
| 3.5.1 | La Asamblea | 72 |
| 3.5.2 | El Consejo | 73 |
| 3.5.3 | Comité de Seguridad Marítima | 73 |
| 3.5.4 | Comité de Protección del medio marino | 76 |
| 3.5.5 | Comité de Facilitación | 76 |
| 3.5.6 | Comité Jurídico | 77 |
| 3.5.7 | Comité de Cooperación Técnica | 77 |

| | | |
|---------|---|-----|
| 4. | Los Convenios de la OMI sobre contami- nación del medio marino | 78 |
| 4.1 | Convenio Internacional para la Pre- vención de la contaminación del me- dio marino por buques - 1973 | 79 |
| 4.1.1 | Antecedentes del Convenio Internacio- nacional para prevenir la contamina- ción por buques - 1973 | 85 |
| 4.1.2 | Antecedentes del Protocolo de 1978 del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques | 89 |
| 4.1.3 | Descripción del Convenio MARPOL/73. | 90 |
| 4.1.3.1 | Jurisdicción | 92 |
| 4.1.3.2 | Ambito de aplicación | 93 |
| 4.1.3.3 | Transgresiones | 93 |
| 4.1.3.4 | Observancia de Transgresiones del - Convenio y cumplimiento del mismo .. | 94 |
| 4.1.3.5 | Certificados y Reglas para inspeccio- nar los buques | 95 |
| 4.1.3.6 | Procedimiento de Enmienda | 96 |
| 4.1.4 | Protocolo de 1978 | 97 |
| 4.1.5 | Anexo I. Control de la contamina- ción por Hidrocarburos | 102 |
| 4.1.6 | Anexo II. Control de la contamina- ción originada por sustancias liqui- | |

| | Pag. |
|---|------|
| das nocivas | 105 |
| 4.1.7 Anexo III. Prevención de la Contaminación por sustancias perjudiciales envases, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque | 109 |
| 4.1.8 Anexo IV. Regla para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques. | 111 |
| 4.1.9 Anexo V. Regla para prevenir la contaminación por las basuras de los buques | 115 |
| 4.2 Convenio sobre prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias | 115 |
| 4.3 Convenios Jurídicos relacionados con la contaminación del medio marino . | 121 |
| 5. Legislación Nacional vigente sobre la materia | 125 |
| 5.1 Código de Recursos Naturales | 127 |
| 5.2 Ley 10o. de 1978 | 129 |
| 5.2.1 Decreto 1874 de 1979 | 130 |
| 5.2.2 Decreto 1875 de 1979 | 130 |
| 5.3 Código Sanitario Nacional | 131 |
| 5.4 Código Penal | 132 |

| | Pag. |
|---------|---|
| 6. | La Autoridad Maritima Nacional 135 |
| 6.1 | DIMAR 137 |
| 6.1.1 | Funciones y Atribuciones 137 |
| 6.1.2 | Poder Sancionatorio 138 |
| 6.1.3 | Estructura de la DIMAR 140 |
| 6.1.4 | Organismo Asesor 141 |
| 6.2 | Procedimiento en las Investigaciones de |
| | Accidentes o Siniestros Maritimos ... 142 |
| 6.2.1 | Funcionarios competentes 143 |
| 6.2.1.1 | Tribunal de Capitanes 144 |
| 6.2.2 | Actuación Procesal 146 |
| 6.2.2.1 | Auto "Cabeza de Proceso" 146 |
| 6.2.2.2 | Pruebas y Hechos a establecer 147 |
| 6.2.2.3 | Alegación, fallo y notificación 150 |
| 6.2.2.4 | Recursos 151 |
| 6.2.2.5 | Segunda Instancia 153 |
| | Conclusiones |

con base en el **INTRODUCCION**

lectura de la

Colombia, tiene una posición geográfica privilegiada dentro del contexto mundial, ya que es poseedora de costas en dos (2) Océanos, Atlántico y Pacífico, lo cual también favorece a "la Ciudad Heroica", engalanada por estar ubicada a orillas del Mar Caribe. Sin embargo, es preocupante el que a través de los tiempos se hayan desaprovechado, por los diferentes gobernantes, todo ese compendio de atributos, simple y llanamente por desidia o parsimonia en el trato de los asuntos relacionados con este tópico.

Así mismo, es triste que el Templo del Saber y la Investigación de la población "Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad" realice tímidos intentos para modificar la dicha situación, máxime cuando ni siquiera tiene como obligatoria la asignatura "Derecho Marítimo", dentro del pènsum de la respectiva facultad.

El Mar, guarda en sus entrañas una riqueza incalculable e inapreciable, muy a pesar de lo cual se observa una falta de interés Estatal para desarrollar políticas, planes, derroteros y preceptos, que permitan la debida preservación y protección del medio marino.

Los hechos descritos, han motivado este modesto trabajo,

con base en el estudio de las normas pertinentes y en la lectura de las intervenciones realizadas por los expertos, en los diferentes Simposios y Seminarios sobre la materia, a fin de conocer el marco legal, tanto Internacional como Nacional, en el cual puede encontrarse el punto de apoyo tendiente a evitar la Contaminación Marina, y en el evento que ésta se produzca, saber como ha de reprimirse, investigarse y sancionarse a los responsables de ella.

Así las cosas, habrá de plantearse el problema ambiental, describir las causas que lo ocasionan o producen, para luego mencionar y explicar los artículos de la Convención de Derecho del Mar-1.982, afines con el área tratada.

De igual manera, ha de estudiarse la Organización Marítima Internacional, Entidad especializada de las Naciones Unidas en estos menesteres y propulsora de los diferentes Convenios sobre Contaminación Marítima, entre ellos, el MARPOL-1.973 o Convenio para la prevención de ese fenómeno por hidrocarburos.

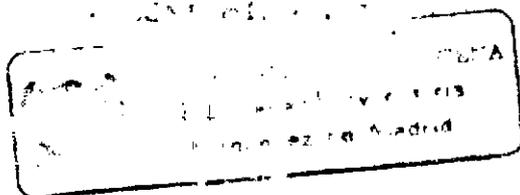
Por último, se traerán a colación los retazos y ruedas sueltas de la legislación Colombiana, que tangencialmente tocan la degradación del medio marino, para finalmente llegar a la Autoridad Marítima Nacional,

11

DIMAR, dependencia del Ministerio de Defensa, agragada al Comando de la Armada Nacional.

En esta forma, se aporta un grano de arena, con el objeto de hacer realidad las palabras del expresidente Belisario Betancur Cuartas, cuando dijo :

"Estamos en un punto crucial de nuestra historia, en el cual Colombia cambia su mentalidad mediterránea y vuelve sus ojos hacia el mar, fuente de progreso y desarrollo con el cual la Divina Providencia tuvo a bien colmar a nuestra Patria".



1- ...

El medio ambiente marino

recursos de la zona...

conservación...

producción...

estado...

de...

de...

de...

de...

de...

CAPITULO PRIMERO

de...

LA CONTAMINACION MARINA

de...

de...

de...

de...

de...

Además, por...

los cuales...

en general.

Ahora, la importancia del...

1-

LA CONTAMINACION MARINA

El medio ambiente marino y la preservación de sus recursos de las diferentes formas de contaminación, se constituye en el presente trabajo, en la fuente para indagar como a nivel internacional y nacional, se están tomando las medidas no sólo científicas sino legales, para protegerlos y evitar su constante deterioro.

Es necesario referirse a los recursos vivos marinos y a las propiedades del agua del mar, para comprender cómo la contaminación incide en cada uno de ellos.

Puede decirse, que el agua es el medio más apropiado para el desarrollo de la vida por contener una serie de elementos que ningún otro líquido tiene. El agua contiene las cantidades de oxígeno libre requeridas en el proceso de fotosíntesis. Gracias a esto pueden realizarse evaporaciones, que proporcionan variaciones mínimas de temperatura, haciendo posible el transporte de grandes cantidades de calor de unas zonas a otras.

Además, por su elevada extensión y densidad, permite que las sales nutritivas se disuelvan, favoreciendo la vida en general.

Ahora, la importancia del mar no sólo es por los

recursos vivos que posea, sino por los diversos aprovechamiento de su agua, como cuando se utiliza para conducir electricidad, debido a la presencia de sales disueltas que se encuentran disociadas en forma de iones.

La gran variedad de sustancias disueltas en el mar, constituyen recursos inmensamente grandes. Una milla cúbica de agua de mar contiene 165 milones de toneladas de materias disueltas. El cloro y el sodio son los que estan preentes en mayor proporción. Y si se observa que el volúmen de los océanos es de unos 350 millones de millas cúbicas, teóricamente entonces, tenemos, unos 60 cuatrillones de toneladas de minerales.

Es así como se vé la importancia del mar para desarrollar la vida, pues sus componentes oxígeno, sodio, fósforo, nitrógeno, magnesio y heno, son indispensables y su disminución puede constituir un factor limitante.

En el medio acuático libre, en las orillas, o en los fondos marinos, las plantas y los animales han formado comunidades cada una con diferentes características, estas son :

1- COMUNIDADES EN EL DOMINIO PELAGICO :

Aquí viven plantas, animales microscópicos
flotantes, camarones y peces pequeños.

Estos son los primeros receptores de contaminación.

2- DOMINIO BENTANICO ;

Es el verdadero fondo marino, orillas rocosas. aquí
viven una gran variedad de peces fijados al fondo
así como estrellas de mar, moluscos, etc.

Se hace esta somera división para demostrar que la
contaminación por cualquier desecho Industrial, por
hidrocarburos o por la Radioactividad, pueden afectar la
vida a cualquier profundidad.

Los recursos vivos de la Costa (Población Nerítica) son
los más importantes desde el punto de vista de la
Producción pesquera; pues aunque su extensión con
respecto al resto del océano es pequeña, el 80% de los
peces capturados provienen de allí; en consecuencia,
para nuestro país bañado por dos mares y para todos los
países costeros, esta es la zona que merece especial
atención en cada uno de los programas que se ejecuten
para preservar el medio marino.

1.1 EVALUACION AMBIENTAL

Consiste en apreciar y evaluar las causas de la contaminación del medio marino, la dimensión del problema y las consecuencias para los zonas afectadas.

Deben estudiarse entonces las fuentes contaminantes, los efectos, los ecosistemas alterados, las actividades costeras el influjo en la sociedad y en la economía cuando se degrada el medio marino.

La evaluación se hace para aportar la información necesaria encaminada a imponer a nivel nacional las medidas requeridas, sean legales o científicas para preservar el medio marino y sus recursos.

Para ello, es fundamental determinar los ciclos vitales en el agua de mar, con el fin de demostrar cómo la cadena ecológica sufre alteraciones cuando interviene un agente contaminante cualquiera.

1.1.1. ALTERACIONES EN EL ECOSISTEMA MARINO

Todo empieza con la transformación de elementos del agua de mar a través de la fotosíntesis por parte de los vegetales; que habitan en este medio. Requieren para ello de sustancias nutritivas y de la energía solar.

Los materiales así elaborados son consumidos por los animales herbívoros y éstos a su vez por los carnívoros y así sucesivamente. De esta forma la materia orgánica y

en consecuencia la energía, se transfiere de un nivel a otro.

Durante este proceso se establece una cadena de alimentación en la que intervienen plantas y animales. Esto implica que en cada nivel existen desechos de la materia orgánica sea por muerte, excreciones, o partículas no ingeridas, éstas reingresan al ciclo orgánico por procesos de descomposición y remineralización. Las bacterias y hongos descomponen estas materias convirtiéndolas en sustancias fertilizantes, cerrándose así el ciclo.

Ahora bien, una de las características de esta cadena ecológica es que algunos de sus elementos son altamente sensibles a cambios bruscos del medio ambiente, más aún, si son sustancias extrañas, por no estar genéticamente adaptadas a situaciones imprevistas. Es por ello que los contaminantes introducidos por el hombre al mar, sean orgánicos o inorgánicos ingresaran al ciclo, con efectos muchas veces irreversibles.

Quando la contaminación procede de materias orgánicas que se incorporan al ciclo, formando desintegradores y transformadores, hay un consumo excesivo de oxígeno que origina la mortandad de peces y otros organismos.

Pero, si lo arrojado son sustancias químicas como fósforo y nitrógeno, en forma de fertilizantes, puede que en un momento dado aumente la productividad, sin embargo, con una sobrecarga se deterioran las condiciones vitales del medio.

Ahora bien, cuando se trata de sustancias nocivas, éstas afectan a cualquier nivel de la cadena, y se convierten en otro tipo de elementos aún más peligrosos. Tal es el caso del mercurio, sustancia de por sí muy poco tóxica, pero, al pasar al organismo de los animales se transforma en metil mercurio, compuesto altamente letal, el cual al ingerirse en los alimentos (pescado) produce desde la muerte hasta deformaciones a las vidas en proceso de gestación.

1.1.2. PROBLEMAS ECOLOGICOS

Los problemas ecológicos del medio ambiente marino, se estima que son ocasionados en su mayoría por derrame de petróleo y sus derivados.

En segundo lugar, por las aguas de desecho, descargas industriales y los desperdicios de origen agrícola que contaminan peligrosamente las zonas costeras; ocasionando deterioro en el turismo y en la extracción de productos pesqueros. Los residuos domésticos e

SECRETARIA DE ECONOMIA
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
ESTADO DE MEXICO

19

industriales han sobrepasado la capacidad autodepuradora del medio ambiente marino, reduciendo las posibilidades de uso del mismo.

En forma general, se evaluará la contaminación en algunas zonas del mundo.

En los Estados Unidos, anualmente se pierden US \$85.7 millones en pesca por la contaminación marina; el 48% de esta cifra corresponde a la costa Atlántica y al Golfo de México, y el 52% restante, a la Costa Pacífica.

En el Golfo de México, la producción de moluscos se ha reducido en un 34% debido a la presencia de coliformes. Así mismo, en Louisiana y Florida (Estados Unidos), zonas con una alta producción en ostras, la producción anual se ha perdido en un valor aproximado de US \$5.7 millones.

Los asentamientos humanos en las zonas costeras y la imprevisión de los estados para controlar tal desarrollo, son una de las causas más importantes en el deterioro de los ecosistemas marinos. No existe por parte de los habitantes, la conciencia de conservar tales recursos y mucho menos pueden las autoridades, ejercer medidas coactivas debido a la dimensión del problema.

En esta zona de...

La producción pesquera más importante de cualquier país está en la zona costera, que es la más vulnerable a estos asentamientos humanos; ahí se efectúa la mitad de la captura mundial de peces. Todo esto sin contar con las especies que pasan aproximadamente el 50% de sus vidas en las zonas costeras, siendo altamente influenciadas por la contaminación. Investigaciones hechas en el Golfo de México, concluyen que el 97% de las especies capturadas en esta área, son organismos vivos que dependen de los estuarios que se ubican en la zona costera.

El aumento de la población, el creciente desarrollo industrial en zonas costeras y adyacentes, hacen que los estuarios se degraden y disminuya enormemente su productividad pesquera. Países como Estados Unidos, tienen un 30% de degradación total de estuarios y un 50% menos degradado, disminuyendo la fauna y flora que habitan en tales circunstancias.

En la costa del Caribe, la pesca artesanal e industrial se han visto gravemente afectados por el petróleo y sus derivados; esto, sin contar con los desechos domésticos e industriales, además de los productos utilizados en la creciente industria de la construcción.

En esta Zona del Caribe los efectos son trágicos, pues

el desarrollo pesquero es artesanal y las condiciones económicas y sociales de los habitantes de islas y zonas costeras, depende en gran medida de ésta actividad.

Los países subdesarrollados, entre ellos Colombia, deben mirar hacia el mar como fuente de empleo, alimento e industria, para lo cual habrán de utilizar los medios legales y científicos, tendientes a proteger el medio marino y sus recursos vivos.

La contaminación no es el único factor que deteriora el medio marino, también lo hace la sobreexplotación de los recursos pesqueros; por ello, a nivel internacional y regional se avanza en la planificación de la explotación de éstos.

El desarrollo de la pesca depende del manejo adecuado del medio marino y de la responsabilidad de cada estado, para velar porque no se aumente en forma excesiva la explotación de sus recursos pesqueros.

La regulación de la explotación de los recursos marinos, basada en investigaciones científicas es tan importante como la regulación del medio marino, claro está que se deben tener en cuenta los cambios de la naturaleza, las acciones del hombre en cuanto a sobrepesca y contaminación, a fin de establecer un mecanismo eficaz, que evite la degradación de las especies.

1.1.3. HIDROCARBURO : FUENTE PRINCIPAL DE CONTAMINACION

Hasta aquí se ha analizado la alteración que sufren los ecosistemas marinos por cualquier agente contaminante o por sobreexplotación de sus recursos. Empero, para efectos de mayor precisión y comprensión de los convenios que se estudiarán posteriormente, hay que hacer énfasis en los hidrocarburos como fuente principal hoy día, en la contaminación de los mares.

Con el fin de detallar un poco más en esta fuente se agrupan así :

1.1.3.1. FUENTES NATURALES

Se denomina así a los derrames de hidrocarburos, en los que no intervienen la mano del hombre y que ocurren por movimientos en la corteza terrestre en áreas activas y que contienen petróleo.

Por la clase de derrame es casi imposible determinar la cantidad de petróleo que se pierde así. Se calcula que entre 50 y 100 veces se ha derramado el petróleo que existe hoy.

Afortunadamente éstos derrames naturales ya no son tan frecuentes porque el petróleo por regla general, se

encuentra a 3.000 pies de profundidad y sólo un movimiento tectónico o una fuerte erosión harían que saliera a la superficie terrestre.

1.1.3.2. COSTA AFUERA

Se presenta esta contaminación costa afuera, porque cada día aumentan los procesos de exploración y perforación en esta zona.

También durante la producción hay contaminación, por la cantidad de desechos que se originan en esta etapa. Sin descartar los accidentes que puedan presentarse durante la perforación y producción; que contribuyen con un 0.06 mta. Se calcula que en el mundo, los procesos de perforación contribuyen con un 63.500 b/año (0.01 mta.)

1.1.3.3. PERDIDAS POR TRANSPORTE

a) DESLASTRE :

Este proceso consiste en llenar el tanque del buque con agua de mar, una vez se ha dejado la cantidad de hidrocarburos transportada, en el puerto de destino. Al hacerse uso nuevamente del tanque debe arrojarse al mar la cantidad de agua, que se había introducido en principio, con el fin de que el

buque conserve su calado, es decir, para que no se hunda en el agua y no peligre con fuertes movimientos.

Si se arrojara esta agua sin ningún tipo de control, el aumento de contaminación sería alto. Afortunadamente, los tanqueros utilizan el sistema LDT.; que disminuye las cifras de contaminación.

b- INSPECCION EN PLATAFORMA :

Los tanqueros son revisados cada 18 meses. para llevar a cabo esto, deben estar totalmente limpios. Se cree que los desechos de limpieza son el 0.4% de la capacidad del barco. De esta forma, los chequeos a los barcos contribuyen con 0.25 mta. de hidrocarburos.

c- OPERACIONES EN EL TERMINAL :

En terminales de Reino Unido, durante un periodo de 9 años de observación, se constató que en estas operaciones se pierden aproximadamente el 0.00011% de la carga; consecuentemente, si tenemos en cuenta que una carga considerable es transportada en barcos y trayectos pequeños dichas cifras aumenta considerablemente.

d- ABASTECIMIENTO :

En este proceso, cada barco contribuye con un porcentaje apreciable, que se ubica aproximadamente en 10 toneladas por año; para un total en el mundo de 0.5 mta.

e- ACCIDENTES DE TANQUEROS :

Se calcula que estos siniestros, cada vez menos frecuentes, contribuyen entre 0.05 y 0.25 mta.

f- ACCIDENTES DE NO TANQUEROS :

Casi que no hay datos en este punto, pero la mayoría de los derrames en estos casos, es de combustible. Contribuyen con 0.10 mta. Al proceso de contaminación.

1.1.3.4. REFINERIAS EN LA COSTA :

El agua de mar que se utiliza para mantener el calado de los buques, es reciclada en las refinerías de la costa. La cantidad de agua consumida por aceite procesado está en relación 30:1, en cambio cuando se recicla varía así 1:1. si se enfría por aire están en 0.2:1.

Afortunadamente, la mayoría de los países utilizan el reciclaje de agua y contribuyen solo con 0.2. mta., sino

lo hicieran la contaminación sería de 0.5. mta. de hidrocarburos que ingresan al mar.

1.1.3.5. ATMOSFERA :

Aunque en este trabajo no se marca la contaminación atmosférica, esta incide en el mar, ya que los hidrocarburos contribuyen a contaminar con 68 mta. El transporte es el que aporta más contaminación, contribuye con 45 mta. Por las diferentes reacciones que tiene la atmósfera una parte contaminante aproximado en un 10%, regresa a la tierra o al mar contaminándolo indirectamente.

1.1.3.6. DESECHOS MUNICIPALES E INDUSTRIALES DIFERENTES A LA INDUSTRIA PETROLERA

Esta contaminación proviene de garajes, estaciones de gasolina, estaciones de transporte, vías. Contribuye con un 0.3. mta. Estas grasas se desechan por el hombre en 8 gms. por día. Para la industria no petrolera se calcula igual cifra de contribución.

1.1.3.7. ARRASTRE POR LLUVIAS

Este proceso se da cuando las áreas urbanas están contaminadas por aceites, y gracias a las lluvias hay un

traslado de tales sustancias al mar. La cantidad de esta contaminación es difícil de establecer, ya que depende de las actividades humanas, de la dimensión de los centros urbanos y de la intensidad de las lluvias.

El 75% de este arrastre es de hidrocarburos.

La contribución mundial de hidrocarburos en este aspecto se calcula en 0.1 mta.

1.1.3.8. ARRASTRE POR RIOS

Las cifras por este concepto son altas, ya que no hay vigilancia ni control sobre los ríos y el aporte que hacen se aproxima a los 6 mta.

Esta situación no es igual en todos los países, depende del desarrollo científico y tecnológico.

Para el caso de Colombia, el río Magdalena y sus afluentes son una de las fuentes más importantes de contaminación marina, pero que no analizaremos en esta ocasión, por provenir de desechos terrestres.

Finalmente puede decirse que anualmente ingresan al mar 6 millones de toneladas de hidrocarburos.

1.1.4. CASUÍSTICA COLOMBIANA

En Colombia las principales fuentes de contaminación son de origen terrestre; sin embargo, no se puede descartar la originada por los hidrocarburos. A continuación enunciaremos los tres casos más importantes de contaminación marina en nuestro país.

1.1.4.1. BAHIA DE BUENAVENTURA

Descripción : Tiene una formación más o menos cerrada, con una anchura aproximada de 2 kms. y una longitud de 3 kms., su profundidad es de 10 mts. aproximadamente.

a- Contaminación por Desechos Domésticos : Buenaventura es la mayor ciudad de la costa Pacífica de Colombia, tiene unos 350.000 habitantes aproximadamente, de los cuales sólo el 60% cuenta con servicio de alcantarillado, que descarga los desechos domésticos en la orilla de su bahía: sin tratamiento previo alguno.

El laboratorio sanitario de ese puerto, hizo un análisis reciente en la bahía, determinando una gran cantidad de coliformes fecales, estreptococos y otros microorganismos patógenos. La infraestructura de esta ciudad es inadecuada para

desechar las basuras, por lo que una gran cantidad de ellas terminan en la bahía.

b- Contaminación por Desechos Industriales : En dicho Municipio existen aproximadamente 60 industrias, que descargan sus residuos directamente en el mar, sin ningún tipo de tratamiento tendiente a desmenuzarlos o desintegrarlos. La mayoría de éstas empresas están dedicadas a trabajar en la industria de la madera.

c- Contaminación por Pesticidas : No se descarta este tipo de contaminación en el área, aunque se desconocen cifras, porque no hay información que sustente la presencia del problema de contaminación por el uso de estas sustancias.

d- Contaminación por Petróleo : La contaminación por petróleo u otro hidrocarburo en la bahía de Buenaventura, corresponde a los accidentes operacionales en la actividad portuaria, así mismo al terminal del oleoducto del Pacífico (Cali-Buenaventura).

Estos derrames accidentales en las operaciones de carga y descarga no están cuantificados, además, aún no existen medios para controlarlos.

En consecuencia, la falta de estudios profundos no permiten una apreciación global sobre el problema de contaminación; pero, las características generales son las siguientes :

- 1- Desechos Industriales y Domésticos sin tratamiento.
- 2- Contaminación biológica (colifecales y microorganismos patógenos).
- 3- Probable presencia y descomposición de aserrín y trozos de madera.
- 4- Contaminación por petróleo y sus derivados.

1.1.4.2. PUERTO DE TUMACO

Está localizado en el Municipio del mismo nombre, perteneciente al Departamento de Nariño. Aproximadamente tiene 50.000 habitantes que carecen en su mayoría de servicios públicos así como de las debidas condiciones sanitarias, por lo que las mayores fuentes de contaminación son de origen doméstico y agrícola, debido a las actividades de la zona.

- a- Descarga Agrícola : En la Costa del Pacifico la industria de la madera es la principal actividad y es la que mayores desperdicios produce, los cuales son arrojados directamente al mar, ya que no hay mecanismos para desintegrarlos.

- b- Transporte de Hidrocarburos : Este Municipio carece de una estructura operativa, que permita la adecuada conducción de hidrocarburos, por lo cual frecuentemente se presentan problemas de derrame de tale sustancias. En Julio de 1.982 un tubo se rompió y dejó escapar al mar cientos de metros cúbicos de petróleo.

- c- Operaciones de Cargue y Descargue de Hidrocarburos: En esta actividad se introducen al mar considerables cantidades de productos contaminantes, por no estar equipadas las plataformas en debida forma.

1.1.4.3. BAHIA DE CARTAGENA

Descripción de la Zona : La bahía se puede describir como un amplio lago interior de aproximadamente 80 kms2, en el que las aguas tienen múltiples movimientos. Existe una bahía interior, con unos 52 kms2 de superficie, que

circundan la ciudad vieja y turística hasta el Terminal Marítimo. La bahía en sí, tiene unos 75 kms², en forma de una semicorona.

Se comunica con el mar al Sur, por el corregimiento de Bocachica, y al Norte por el Barrio de Bocagrande. Un extremo se conecta con el Canal del Dique, al Sur, que trae sedimentos y desechos del Río Magdalena.

Constituye la bahía en un atractivo turístico y por ello la población ribereña, está asentada principalmente alrededor de ella en la zona Nororiental.

Por falta de medidas sanitarias adecuadas y debido a la infraestructura ineficiente del alcantarillado, los desechos de esta población son vertidos directamente en la bahía, en el sitio conocido como "cuatro esquinas".

La zona industrial de Mamonal, ubicada en la región Suroccidental, es considerada como el mayor núcleo de industrias de Petroquímica, y en especial de la química de sal del país. Sobre la ribera Oriental de la bahía se encuentra la pequeña industria, entre ellas la alimenticia. De estas empresas, un número muy insignificante trata sus desechos antes de vertirlos a la bahía.

El Terminal Marítimo se encuentra en la bahía interna,



asimismo el Naval Militar, los cuales producen en sus actividades normales una gran cantidad de residuos oleosos.

Aproximadamente, la bahía está formada por un volumen de 1.200 millones de metros cúbicos de agua, que sufren variaciones de 10 centímetros en su nivel. El canal que la une a la Ciénaga de la Virgen se encuentra prácticamente cerrado.

Finalmente, el equilibrio ecológico que debe guardar la bahía, se logra por el flujo de aguas de Bocachica y Bocagrande, aunque en esta última es más difícil por la construcción de los espolones.

La contaminación en la bahía de Cartagena es una de las más preocupantes a nivel Nacional, por ser centro turístico e industrial reconocido tanto en el país como a nivel mundial.

Con el fin de analizar la situación actual de la bahía hay que remontarse a otras épocas. Durante la colonia, la ciudad fué amurallada para protegerla de los ataques enemigos; este hecho histórico que parece no tener influencia en la contaminación marina, aporta en su trecho de construcción un porcentaje considerable de agentes contaminantes que degradan el ecosistema marino

de las zonas, debido a la gran cantidad de desperdicios y residuos urbanos que se arrojan diariamente en las murallas.

Estos desperdicios orgánicos al desintegrarse, en su gran mayoría, se adhieren a las paredes de las murallas formando una capa sólida imposible de remover. Circunstancia ésta favorecida por la tranquilidad de las aguas, que no alteran en nada la contextura de dicha capa.

Por otra parte, la ubicación de los asentamientos humanos en la ciudad de Cartagena, especialmente en la zona Suroriental, son altísimos. Se presentan los dos polos : Un sector turístico desarrollado, superpoblado y otro sector, en condiciones infrahumanas en todo el sentido de la palabra. Esto hace que la contaminación procedente de fuentes terrestres y en su mayoría de materias orgánicas, sean unas de las principales fuentes de contaminación en la zona.

No puede dejarse por fuera de este análisis, el papel de la industria como agente contaminante; ya que vierten sobre la bahía diversos tipos de residuos que resultan nocivos para el medio ambiente marino. Entre éstos tenemos la industria Alcalis de Colombia, que incumplía

con las normas específicas para la bahía de Cartagena al vertir desechos y sustancias nocivas que contaminaron notablemente el área.

El Inderena y el Centro de Investigaciones Oceanográfica e Hidrográfica, adscrito a la DIMAR, a través de sus laboratorios de contaminación, elaboran estudios periódicos para establecer índice de contaminación en la bahía. Resultando en la mayoría de los casos, que la principal fuente de contaminación proviene de los desechos de la zona industrial de Mamonal.

El Río Magdalena, también incide notablemente en la degradación de éstas aguas, debido a la comunicación que se establece entre sus líquidos a través del canal del Dique, el cual conduce gran cantidad de sedimentos y desechos, que en forma conjunta con los demás factores contaminantes afectan la bahía.

La industria petrolera es una fuente importante de contaminación, ya que en la ciudad existen instalaciones para el transporte de estas sustancias, presentandose con cierta frecuencia, accidentes que deterioran los ecosistemas. La zona Sur, donde se encuentran éstas industrias, es la más afectada, pero sus secuelas se extienden al resto de las aguas, acentuándose en la zona

del Terminal Marítimo, Armada y lagunas internas del
Cabrero.

Hasta la presente, éste problema no ha tenido la
atención de las autoridades competentes en la toma de
medidas para sancionar a las industrias que deterioran
gravemente el medio.

Este tipo de contaminación corresponde a los países en
vía de desarrollo, con una creciente industria, pero sin
mecanismos para controlar desechos y materias nocivas al
medio ambiente.

1.2. ORDENAMIENTO AMBIENTAL

Con el fin de elaborar programas ambientales, tendientes
a la disminución de la contaminación, se hace una
evaluación del problema, sus causas y posibles
soluciones. Se plantea la ordenación ambiental como el
"Deber ser", en la protección del medio ambiente marino.
Es decir, es el conjunto de actividades, que intentan
"ordenar" el medio ambiente. Entre estas, se mencionan
proyectos de capacitación, con el objeto de evaluar las
repercusiones ambientales de la contaminación, la
gestión de los ecosistemas de lagunas costeras,
estuarios y manglares, el control de los desechos
industriales, agrícolas y domésticos.

Así mismo, se formulan planes para hacer frente casos imprevistos de contaminación, los cuales son denominados o llamados "Planes de Contingencia".

Tanto las actividades de evaluación ambiental como las de ordenación, deben ser llevadas a cabo por las instituciones nacionales, designadas para ello.

Con el fin de lograr la formulación de dichos planes, es menester, la asistencia y formación de las respectivas instituciones asignadas para estas tareas, y de esta manera, puedan contribuir ciento por ciento en la elaboración del programa.

En el caso de Colombia, se ha establecido como autoridad rectora del Plan de Contingencia, a la DIMAR, atendiendo el hecho de que es la Entidad Nacional responsable del control, prevención y represión de la contaminación y por poseer la infraestructura necesaria, como son las capitánías de puertos, debidamente preparadas en la materia. Para ejecutar éste, se encuentra una orden de operaciones que contempla los siguientes tópicos : Misión, Fases de Ejecución, Instrucciones de Coordinación, Comando y Comunicaciones y Anexos sobre aspectos logísticos y planes de acción para las áreas "críticas" (puertos de Santa Marta, Cartagena, Coveñas, Buenaventura, Tumaco y San Andrés y Providencia).

DIVERSOS TIPOS DE CONTAMINACION MARINA

| FUENTE | SUSTANCIAS |
|--|---|
| Industria Minera | Químicos, Ácidos, Bases, Sales, Venenos, Detergen- tes. |
| Economía Doméstica y Pequeña Industria. | Restos Orgánicos, Resi- duos de Vaquerías, Resi- duos de Galvanización. Detergentes. |
| * Agricultura | Estiércol líquido, Abono Herbicidas, Insecticidas |
| Navegación | Escapes de Aceite, Aguas de Bodega, Basuras, Dese- chos. |
| Transporte Marítimo | Hidrocarburos, sustancias Radioactivas, Sustancias Nocivas líquidas. |

* Fuente indirecta. Los ríos son los directamente contaminados.

CAPITULO SEGUNDO

EL DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO Y LA PROTECCION DEL MEDIO MARINO

2. EL DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO Y LA PROTECCION DEL MEDIO MARINO

La evolución del Derecho Internacional, va de la mano con el desarrollo conceptual y práctico que ha tenido la preservación y protección del medio marino.

En forma general, se establecieron a continuación los diversos criterios que históricamente se han planteado para preservar el medio marino. Cada concepto va ligado a la época y a la utilización que se hacía del medio.

En principio, prevaleció la idea de que el mar era fuente inagotable de riqueza y que él mismo desechara en su interior las sustancias que se le introducían.

Como ejemplo tenemos la contaminación por hidrocarburos, conocida desde tiempos bíblicos, en la cual se describen rocas fracturadas que dejaban pequeñas cantidades de aceite en las playas.

Los Arabes al comienzo de la era Cristiana destilaban petróleo que transportaban a Europa a través de España. Los intereses de ésta época eran muy ajenos a la preservación del mar, se pensaba en su dominio como fuente de poder político y económico para los estados nacientes; además, las guerras y el colonialismo tenían más importancia.

En 1.539, se realizó el primer embarque documentado de hidrocarburos desde Venezuela hasta Europa, con el fin de "aliviar la garganta de Carlos I".

En 1.552 y 1.579, se hicieron otros embarques hacia Europa, lógicamente en las operaciones de cargue y descargue hubo derrames, por lo rudimentario de este proceso, pero, en esta época no había sanción alguna para tales casos.

En el siglo XVII, cuando aún nada se conocía acerca de la sobrepesca y la contaminación, el jurista Holandés, Hugo Grocio, habló sobre el principio de libertad de pesca y comparó esta actividad con la libertad de navegación. No fué muy importante respecto a la preservación del medio marino, pero este criterio perduró por mucho tiempo como aplicable para la explotación de recursos vivos.

En el año de 1.672, el Alemán Samuel Pufendorf, defendió el derecho de los habitantes de las costas sobre algunos peces, perlas y otros animales. Este principio equivaldría hoy a la defensa de la pesca artesanal y más aún de la industrial.

El primer accidente por petróleo, se remonta a comienzos del siglo XVIII, cuando todavía no se utilizaba éste en

en los recursos naturales del subsuelo y lecho marítimo de la plataforma continental; así como de la conservación de los peces adyacentes a la alta mar. Es importante destacar estas apreciaciones porque inciden no sólo en los recursos vivos sino en los no renovables. Además, porque plantean la necesidad de regular la explotación de la fauna marina.

A raíz de las declaraciones anteriores, se crearon organismos internacionales y consejos intergubernamentales, que hoy día actúan con gran influencia en todas las actividades marinas.

En 1.945 y 1.946, Mexico y Argentina se manifiestan respectivamente, sentando su posición con el fin de unirse al "principio de conservación de los seres vivos de sus aguas marinas adyacentes".

Más adelante, en 1.947, Chile y Perú proclaman una soberanía sobre el espacio marítimo hasta 200 millas, con el objeto de reservar, proteger, conservar y aprovechar sus recursos vivos.

En 1.952, se emite la Declaración de Santiago, por los países del Pacífico Sur, en la que se establecen como criterios primordiales, la extensión del mar territorial y la conservación de los recursos vivos de la zona,

creandose la Comisión Permanente del Pacífico Sur (C.P.P.S.), que posteriormente comentaremos.

En 1.955, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), convocó en Roma a una conferencia sobre Recursos del Mar y estipuló el "principio de interés especial del estado costero por la productividad de la zona de altamar adyacente a sus costas".

La FAO, aún desarrolla estrategias para la ordenación y desarrollo de la pesca, las cuales no tienen carácter obligatorio; pero, sientan una serie de principios para establecer un marco Internacional a fin de ordenar y desarrollar la pesca, y consecuentemente aportar soluciones al problema del hambre en la humanidad.

En 1.970, la FAO volvió a reunirse en conferencia que trató sobre la contaminación del mar y las incidencias de ésta en los recursos del medio marino, especialmente en los alimenticios, provenientes de la Pesca. Para esta organización el problema de la contaminación debe resolverse tanto a nivel internacional, como regional y nacional.

En 1.958, en la Convención de Ginebra, se consagró el "principio de conservación de los recursos vivos del

mar" como deber de todos los estados.

En su Art.2 preceptúa :

"Los Estados tendrán la obligación de adoptar o de colaborar con otros estados en la adopción de las medidas que, en relación con los respectivos nacionales, puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar".

52698

Se entiende entonces, que se tomaran todas las medidas tendientes a obtener un rendimiento óptimo constante de esos recursos y así aumentar hasta el máximo, el abastecimiento de alimentos para el consumo humano.

En los últimos años, entidades especializadas, como la Organización Marítima Internacional, han adoptado una serie de convenios que previenen la contaminación proveniente de diversas fuentes, los cuales afortunadamente han sido acogidos por la mayoría de los países, conscientes de la necesidad de reducir y eliminar los riesgos que tales sustancias ocasionan al medio marino.

También deben destacarse algunas declaraciones regionales, como las de Montevideo y Lima en 1.970, en las que se analizan por los estados latinoamericanos, la

degradación de los ecosistemas y la necesidad de darle un aprovechamiento racional al medio marino, para evitar su deterioro.

En 1.972, se celebra la conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente, en la ciudad de Estocolmo y allí se establece lo que en adelante se entenderá por contaminación de los mares :

"Es la introducción por el hombre en forma directa o indirecta de sustancias o energías en el medio marino, incluidos los estuarios, con efectos perjudiciales que dañen a los recursos vivos, constituyen un peligro para la salud humana, crean impedimentos para las actividades que se desarrollan en los mares, entre ellas la pesca y van en detrimento de la calidad del agua de los mares y de la utilización de esa agua y reducen las posibilidades de esparcimiento".

Se constituye esta declaración en una de las primeras y más importante en lo que respecta a la contaminación del medio marino.

Finalmente, tenemos la Convención de Derecho del Mar de 1.982, máximo documento que establece un orden jurídico para los mares y la pesca, reconociendo en cada estado la soberanía de éstos sobre los mares y océanos, además

de compelerlos a la utilización de los recurso vivos con fines pacíficos, e imponiéndoles la obligación de preservar y proteger el medio marino y todos los recursos vivos que en él habiten.

2.1. LA CONVENCION DE DERECHO DEL MAR DE 1.982

Esta convención fué firmada en Jamaica por 117 países, entrè ellos Colombia, en el año de 1.982.

Se consagró lo que establecía ya la ley 10 de 1.978, en nuestro país, al reconocer una jurisdicción sobre 988.000 kms2 de áreas marinas, incluyendo todos los recursos que se encuentren en esta franja de agua, el lecho y el subsuelo del mar.

Esta tarea de elaborar una convención del mar, que recogiera los diferentes intereses y criterios de las diversas reuniones del mundo,, se logró despues de 14 años de trabajo con una participación superior a los 150 países. Esta labor comenzó en 1.967, cuando la Asamblea General de las Naciones Unidas discutió acerca de los recursos de los fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional, considerando que constituían "patrimonio común de la humanidad".

Para lograr acelerar la aprobación del convenio,

hicieron un "pacto de caballeros", en el cual se decía que no habría votación de fondos hasta tanto no se lograra un acuerdo general.

Colombia siempre luchó, por un régimen que le permitiera explotar y conservar los recursos biológicos y minerales, en las áreas adyacentes a sus costas; mientras que los países sin litoral intentaron que se les reconociera el derecho de tránsito.

Los países industrializados pero con poco abastecimiento de níquel, cobre, cobalto, querían un régimen jurídico que les permitiera explotar estos minerales de los fondos marinos con todas la garantías; por su parte, los productores de estos minerales, entre ellos Colombia, pretendían que la explotación de estos recursos no afectara sus economías al hacerse inversiones para ello.

Nuestro país también fué partidario de la instauración de la Zona Económica Exclusiva o sea el área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste y sujeta al régimen jurídico que la misma convención estableció en su parte V. Según esto, el estado ribereño puede explotar sus recursos vivos de la zona, pero, también se obligan a proteger y preservar el medio marino.

Aunque todos los participantes estaban de acuerdo en

preservar la libertad de navegación, así como la de comercio y la de comunicación, la preocupación por la contaminación, durante estas actividades, fué notoria para los países ribereños. La convención acoge esta inquietud y en su parte XII establece normas para preservar el medio marino.

En general, la humanidad aspiraba con esta convención a señalar un marco jurídico que protegiera el equilibrio del medio ambiente marino, contra todo uso irracional de los recursos no renovables, la descarga o vertimiento de sustancias nocivas, de hidrocarburos, y de los experimentos nucleares, causantes de daños irreparables al equilibrio ecológico.

Este nuevo régimen, ya en la práctica, le impone a cada estado-parte armonizar su legislación y sus instituciones para lograr sus objetivos. En Colombia son muchas las entidades que tienen que ver con esto, entre ellos : DIMAR, INDERENA, INGEOMINAS y COLCIENCIAS, las cuales participan en la vigilancia, control e investigación de las actividades marinas, con el fin de formular políticas ambientales, de acuerdo con nuestro desarrollo marítimo y económico.

Por ser de especial interés la protección del medio marino, se deben tomar en nuestro país todas las medidas

para prevenir y controlar cualquier fuente de contaminación, ya sea por explotación de los recursos del mar o por derrames de sustancias tóxicas o nocivas.

Gran avance sería que finalmente, todos los países acogieran la convención de derecho del mar de 1.982 y ésta entrara en vigor. Pero, no por ello, es menos importante su estudio, se diría que es obligatorio, por referirse a la preservación del medio marino, pues establece las bases dentro de las cuales se desarrollan muchos convenios posteriores.

Como regla general, se estipulan en la convención, los derechos y obligaciones que tienen los estados para aprovechar los recursos vivos y por otra parte, la de evaluar y controlar el deterioro ocasionado por la contaminación de los ecosistemas marinos.

2.1.1. REGLAS GENERALES

El Art.192 de la Convención establece : "los estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino".

Esta es una obligación general de todos los estados, que abarca tanto las zonas marítimas de cada estado, como las que están situadas en las áreas internacionales. Por

lo tanto, la obligación se extiende más allá de las aguas interiores, del mar territorial, zona económica contigua y a los fondos marinos de éstas, hasta ubicarse en los predios de las aguas internacionales.

El Art.193, por el contrario, le otorga a los estados el derecho soberano de explotar sus recursos naturales, afirmando : "los estados tienen el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política en materia de medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino".

Estos son, en forma general, los derechos y obligaciones de los estados en relación con el medio marino. debe entenderse también que est obligación abarca la zona económica exclusiva, por ello se establecen en el Art.56, los derechos, jurisdicción y deberes del estado ribereño , respecto de esta zona. Aquí no se distinguen los recursos que pueden ser explotados, sean renovables o nó, cada estado tiene el deber de cuidar y preservar el medio marino de una eventual contaminación.

Los estados tienen la obligación de acogerse a las normas de la convención y a las otras organizaciones internacionales que estén instituidas para tal fin,

Cabe anotarse, que la convención no distingue la fuente de contaminación, al momento de establecer obligaciones, todos los estados deben tomar individual o conjuntamente las medidas que ella misma establece para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

El estado deberá tomar medidas para evitar estos tipos de contaminación, entre otros :

- 1- La evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente, de fuentes terrestres, desde la atmósfera, a través de ella o por vertimiento.
- 2- La causada por buques, especialmente en casos de accidentes y emergencias, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar, prevenir la evacuación intencional o no y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques.
- 3- La contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo, incluyendo en particular

medidas para prevenir accidentes y hacer frentes a ... casos de emergencia.

4- La contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionen en el medio marino.

Deben interpretarse las mencionadas prescripciones, como deberes individuales de los estados partes de la convención. La obligación de preservar el medio marino de cualquiera de las fuentes antes dichas, recae prioritariamente en las zona de mar que esté bajo su jurisdicción.

Por razones obvias, los ecosistemas raros o vulnerables, estarán necesitados de mayor protección y la convención impone el deber de protegerlos y preservarlos. La misma suerte corren las especies marinas diezmadas, amenazadas o en peligro de extinguirse.

Ahora bien, cada estado tiene la responsabilidad de tomar todas las medidas para proteger el medio y además debe transmitir a todos los estados las circunstancias anómalas que produzca contaminación. Esto, con el fin de armonizar las medidas y atender adecuadamente la situación, hasta llevarla a feliz término.

La convención también establece el deber de no transferir daños o peligros de una área a otra, ni transformar un tipo de contaminación en otro, al tomar las medidas necesarias que controlen la contaminación. Se prohíbe la utilización de tecnologías que alteren el medio marino, como también la introducción de especies extrañas o nuevas, en forma deliberada o accidental, las cuales perjudiquen los ecosistemas y usos legítimos del mar.

En el Ecuador se ha presentado una circunstancia que podría ubicarse dentro de la segunda posibilidad antes enunciada, consiste en la introducción de especies extrañas en el medio de las Islas Galápagos; alterando la fauna y flora de las mismas, en particular por la cría de cabras que está acabando con las especies nativas de la zona.

2.1.2. COOPERACION MUNDIAL Y REGIONAL

Esta es otra de las obligaciones estipuladas en la parte XII de la Convención, con el fin de preservar y proteger el medio marino. La cooperación se hará directamente por cada estado, o a través de las organizaciones internacionales competentes en la formulación de reglas y estándares. Con el objeto de formular éstas, deben tenerse en cuenta las características propias de cada

región y la incidencia de la contaminación en esa región.

Por consiguiente, los planes de cooperación deberán ir acompañados de medidas efectivas como las siguientes :

1- Notificación de Daños Inminentes o Reales :

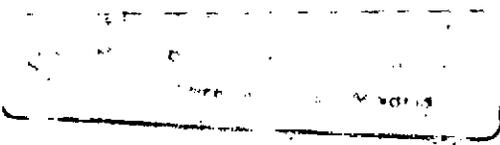
Esto, se lleva a cabo cuando por parte de un estado, existe el conocimiento de un peligro de contaminación inminente, o cuando ésta ya ha ocurrido.

Deberá notificarse de tal situación, a todos los estados que puedan verse afectados notablemente por ella, así como a las organizaciones internacionales competentes.

2- Planes de Emergencia Contra la Contaminación :

Es lo que podríamos llamar "plan de contingencia", que anteriormente estudiamos como aspecto relevante en la ordenación ambiental.

Estos planes son ideados por las instituciones, organismos que preveen casos de contaminación en razón de sus actividades, con el fin de aminorar los efectos contaminantes y prevenir o reducir al



... mínimo los daños ocasionados. La convención establece en cabeza de los estados, el deber de elaborar y promover planes comunes para prevenir accidentes o reducir los efectos de la contaminación cuando ésta ya se ha hecho presente.

3- El estudio de programa de investigación e intercambio de información y datos :

Esta etapa, sería la conclusión de las acciones investigativas realizadas en caso de contaminación.

Pueden los estados directamente, o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, realizar dichos estudios e intercambiarlos, con el fin de reducir a fondo el problema de la contaminación marina.

Estos datos servirán para acoger nuevas reglas y estándares apropiados en la prevención y reducción del constante deterioro de los ecosistemas marinos.

2.1.3. ASISTENCIA TECNICA

Una de las aspiraciones de la convención era consagrar normas que logaran la equidad entre países

desarrollados y los que están en vías de desarrollo, con el fin de llevar a cabo estas aspiraciones, se establece la asistencia técnica a favor de los estados en desarrollo. Aunque la convención no establece que esta obligación recaiga sobre los Estados desarrollados, son éstos los que poseen un nivel más alto de tecnología y poseen los recursos económicos necesarios para tal asistencia. La actuación de estos países también podrá llevarse a cabo a través de las Organizaciones Internacionales competentes.

Las obligaciones de éstos Estados pueden resumirse así :

- 1- Promover programas de asistencia científica, educativa, técnica y de otra índole a los Estados en desarrollo para la protección y preservación del medio marino.

La asistencia incluye, entre otros :

- a- Formar el personal científico y técnico en esos Estados.

- b- Facilitar su participación en los programas internacionales pertinentes.

- c- Proporcionarles el equipo y los servicios apropiados necesarios.

d- Aumentar su capacidad para fabricar tal equipo.

e- Desarrollar medios y servicios de asesoramiento para los programas de investigación, vigilancia, educación y otro tipo.

2- Prestarán la asistencia apropiada, especialmente a los Estados en desarrollo, para reducir lo más posible los efectos de los incidentes importantes que pueden causar una grave contaminación del medio marino.

3- Prestarán la asistencia apropiada, especialmente a los Estados en desarrollo, con miras a la preparación de evaluaciones ecológicas.

La Convención de Estocolmo de 1.972, fué más precisa en cuanto a las obligaciones de los países desarrollados.

En el Anexo III, punto VI se dice :

"Los Estados que se hallen a niveles superiores de desarrollo tecnológico y científico, deberán prestar asistencia a las naciones que soliciten, por ejemplo, emprendiendo directamente o a través de los organismos

competentes programas encaminados a dar formación al personal técnico y científico de esos países, así como proporcionando el equipo y las facilidades necesarias en esferas tales como la investigación, la administración, la vigilancia o control, la información, la eliminación de desechos, etc. lo cual daría a los países solicitantes, mayor capacidad para desempeñar sus obligaciones en lo tocante a la protección del medio marítimo.

"Los Estados, de conformidad con los principios del Derecho Internacional, deberán cumplir sus obligaciones para con otros estados cuando la contaminación derivada de sus propias actividades, o de las organizaciones, o personas que estén bajo la jurisdicción ocasionaren daños y, deberían cooperar entre ellos, a fin de elaborar procedimientos para hacer frente a tales daños y solucionar controversias".

De igual forma, la Convención de Derecho del Mar, pudo haber consagrado normas como las anteriormente expuestas; más precisas y comprometedoras respecto de los países desarrollados.

Este mismo criterio, de excluir de responsabilidad a los países desarrollados y con alta tecnología se aprecia en el Art.203 de la Convención, a saber :

"Trato preferencial a los Estados en desarrollo : A fin de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, o de reducir lo más posible sus efectos, los estados en desarrollo recibirán de las organizaciones internacionales un trato preferencial con respecto a :

- a- La asignación de fondos y asistencia técnica apropiados.
- b- La utilización de sus servicios especializados".

Es importante, en todo caso, la actitud preferencial respecto a los estados en desarrollo con el fin de prevenir la contaminación; pero así mismo, es lamentable que la convención haya retrocedido en cuanto a los criterios que se habían impuesto en Estocolmo; ya que según esto, la obligación recae sobre las Organizaciones Internacionales pertinentes y los Estados desarrollados, individualmente considerados no tienen imposición alguna.

La nueva Convención en su Capítulo XII constituye un avance importantísimo, en la formulación de normas para controlar y combatir la contaminación, en lo que respecta a la responsabilidad y solidaridad internacional, se varía notablemente el concepto de las

mismas Naciones Unidas pronunciado en Estocolmo en 1.972.

2.1.4. VIGILANCIA Y EVALUACION AMBIENTAL

La Convención adopta unas medidas preventivas importantes en la eliminación de la contaminación marina. Se hace bien, en tener en cuenta el problema antes de que se presente efectivamente, de esta manera se adoptan las medidas técnicas y jurídicas necesarias para combatir dicha contaminación anunciada.

Es así como, el Art.204 establece para los Estados, directamente o a través de las organizaciones internacionales competentes, el deber de observar medir, evaluar y analizar, mediante métodos científicos reconocidos, los riesgos de contaminación del medio marino o sus efectos.

En forma particular, para cada estado, existe la obligación de vigilar los efectos de las actividades que se realicen o autoricen, ya que pueden contaminar en un momento dado.

Toda esta investigación y vigilancia, no tendría sentido, sino se conocieran los resultados, con la intención de que ellos favorezca a los otros países. Así

61

lo entendió la Convención y estableció en el Art.205 la necesidad de publicar los informes acerca de los resultados obtenidos en la vigilancia de los riesgos de contaminación; todo esto para que la comunidad internacional en general, adopte las medidas que considere necesarias.

Se contempla adicionalmente, la evaluación por parte de los estados, de las actividades proyectadas bajo su jurisdicción o control, que puedan alterar perjudicialmente o contaminar el medio marino. Esta evaluación también deberá publicarse en debida forma.

2.1.5. FUENTES CONTAMINANTES

En la sección 5 de esta parte del convenio, se establecen quizás, las normas más importantes para la preservación del medio marino, ya que en ella se estipulan las reglas internacionales y la legislación nacional para prevenir y reducir la contaminación del medio marino.

El nuevo régimen jurídico del mar, previene la contaminación sea cual fuere la fuente, especialmente cuando se trate del vertimiento de sustancias nocivas persistentes.

En razón de lo anteriormente expuesto, la convención

reconoce la necesidad de establecer reglas para controlar la contaminación, de las diversas fuentes que ella misma ha clasificado.

La Convención ha agrupado estas fuentes, de acuerdo con su origen, pueden ser, de origen terrestre, en los fondos marinos de su jurisdicción, en la zona internacional de los fondos marinos, más allá de la jurisdicción nacional, o puede provenir de vertimientos generalmente por el tránsito internacional de buques, en constante crecimiento y con los riesgos que ello implica.

2.1.5.1. CONTAMINACION POR FUENTES TERRESTRES

Respecto de la contaminación procedente de fuentes terrestres, los estados tienen la obligación de promulgar y hacer cumplir las leyes encaminadas a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino. Deben incluirse en tales fuentes, los ríos, estuario, tuberías, y estructuras de desagüe.

Hace bien la Convención, en responsabilizar al estado ribereño en la promulgación de instrumentos legales para tales fines, además de sugerirles la armonización de sus políticas con las de los otros estados de la región.

Los estados, individualmente o a través de los

3

organismos internacionales competentes, estableceran reglas, estándares y procedimientos, tanto mundiales como regionales, con el fin de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

Para ello estudiaran, las condiciones propias de cada región y la capacidad económica de los estados. Tales normas, una vez armonizadas, periódicamente deben ser revisadas para ponerlas acorde con los avances de la ciencia y la tecnología.

RESPONSABILIDAD EN ESTE TIPO DE CONTAMINACIONES : Con el fin de determinar la responsabilidad frente a la contaminación de origen terrestre, es necesario visualizar las obligaciones del estado ribereño en materia de contaminación, para concluir, que corresponde a éste, preservar y proteger el medio marino. Tal apreciación, se hace con fundamentos en la realidad del Derecho Internacional, ya que los convenios necesitan del apoyo de normas internas para ser aplicadas. Es el estado ribereño el que debe velar, por la aplicación en debida forma de estas normas. Se basa esto, en el reconocimiento de la soberanía estatal frente a la comunidad internacional y la poca capacidad coercitiva que pueda tener ésta última para hacer respetar sus reglas y prácticas.

2.1.5.2. CONTAMINACION RESULTANTE DE ACTIVIDADES RELATIVAS A LOS FONDOS MARINOS SUJETOS A LA JURISDICCION NACIONAL

Se establece para los estados ribereños, la obligación de dictar leyes que prevengan y controlen la contaminación marina, cuando ésta reculta directa o indirectamente de las actividades relativas a los fondos marinos sujetos a su jurisdicción, de las islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción.

Dichas normas, no serán menos eficaces ni estrictas, que las establecidas para los mismos fines, de carácter internacional. Esto, porque es el estado, el que puede coactivamente, exigir el cumplimiento de las disposiciones. La comunidad internacional, sin el soporte del estado, no podría poner en práctica estas normas.

La coordinación con otros planes regionales, es básica también en este tipo de contaminación. Estos planes se reexaminaran periódicamente de acuerdo con las necesidades.

La responsabilidad en la ejecución de estas normas,

recae principalmente en el estado ribereño, no sólo en la aplicación de sus leyes, sino en la adopción de medidas con el fin de poner en práctica las reglas internacionales.

2.1.5.3. CONTAMINACION RESULTANTE DE ACTIVIDADES EN LA ZONA

En este análisis, no puede dejarse por fuera, la protección del medio marino en la "zona internacional", precisamente, porque la misma convención la señala como patrimonio común de la humanidad, en su parte XI.

El Art.145, nos dice que la Autoridad Internacional es la que debe dictar las normas para prevenir la contaminación, además de proteger y conservar los recursos naturales de la zona y prevenir daños a la Flora y Fauna Marina.

La responsabilidad en la ejecución de estas normas, corresponde a la Autoridad Internacional de los fondos marinos. Estas normas también se reexaminaran periódicamente.

2.1.5.4. CONTAMINACION POR VERTIMIENTO

Este tipo de contaminación, es uno de los más

importantes hoy por hoy, por la frecuencia con que ocurre en el desarrollo del transporte marítimo internacional.

El Art.210, es uno de los más precisos y largos de la convención, en él se establece prioritariamente la obligación del estado de dictar normas con el fin de editar y reducir este tipo de contaminación.

Estas leyes, garantizaran que el vertimiento no se realice sin autorización de las autoridades competentes en cada estado.

Puede decirse, que este Artículo varia un poco la situación de los Organismos Internacionales, ya que ellos deben intervenir, con el fin de que se establezcan reglas y estándares adecuados, a través de normas internas. El reexamen periódico, nuevamente, se hace necesario en este tipo de contaminación.

Respecto al vertimiento, en el mar territorial, la zona económica exclusiva y los fondos marinos del Estado, no podrá realizarse, sino con el consentimiento previo del estado ribereño; tras haber examinado las consecuencias de tal situación.

Se consagra la prohibición de establecer normas

UNIVERSIDAD DEL SAHARA
Biblioteca Universitaria
Fernando de Alencastro
67

nacionales menos rígidas, que las adoptadas en el mar internacional, por las mismas razones expuestas en el caso de la contaminación de los fondos marinos de jurisdicción del estado.

La ejecución de normas en el caso de los vertimientos, corresponde al estado ribereño, cuando tiene lugar en el mar territorial, la zona económica exclusiva y sus fondos marinos. Cuando el vertimiento se lleva a cabo a través de buques matriculados en su territorio (estado ribereño), corresponde la ejecución al estado del pabellón.

La ejecución le corresponde a cualquier estado, en cuando se refiera a actos de carga de desechos u otras materias que tengan lugar dentro de su territorio o en sus instalaciones, terminales costa afuera.

2.1.5.5. CONTAMINACION CAUSADA POR BUQUES

El Art.211 determina las características de las normas que serán aplicables en caso de contaminación, proveniente de buques.

Las reglas, se estableceran a través de la Organización Internacional competente.

68

La responsabilidad, en la dopción y ejecución de las normas, recae directamente en la organización. Como medida subsidiaria, el estado dictará, internamente las normas necesarias con los mismos propósitos.

Sobre anotar que éstas disposiciones, deben armonizar con las que dicte la Organización Internacional, tendran por lo menos, el mismo efecto que las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados.

Otros aspectos que regula la convención, en esta materia, concierne a las circunstancias específicas de cada estado, con respecto a sus áreas especiales y la necesidad de otorgarles un régimen jurídico apropiado.

Se requiere publicidad, tanto para las normas especiales, como para aquellas que establecen reglas generales. Esto con el fin de obtener la cooperación de la comunidad internacional, además de armonizar sus políticas en esta materia. Por eso, se hace necesario reexaminarlas periódicamente.

Finalmente tenemos, la posibilidad para el estado ribereño, de dictar leyes en ejercicio de su soberanía sobre el mar territorial, con el fin de prevenir la contaminación causada por buques extranjeros, incluidos los que ejerzan el derecho de paso inocente, sin

69
obstaculizar el paso de éstos.

2.1.5.6. CONTAMINACION DESDE LA ATMOSFERA O A TRAVES DE SANCIONES. ELLA

Este tipo de contaminación, también influye en la degradación de los ecosistemas marinos; por tal motivo la convención estableció la obligación para los estados de dictar normas aplicables al espacio aéreo bajo su soberanía, a los buques que enarboleen su pabellón o estén matriculados en su territorio, a las aeronaves matriculadas en su territorio, con el fin de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

Cada estado, individualmente o en conjunto, a través de las Organizaciones Internacionales competentes, procurará establecer las reglas apropiadas en la materia.

2.1.6. RESPONSABILIDAD Y SANCIONES

La violación a los anteriores preceptos, sólo darán lugar a sanciones pecuniarias. Ninguna transgresión ocurrida fuera del mar territorial, puede originar una sanción que no sea económica; lo que significa que las violaciones acaecidas dentro del mar territorial, puedan

ser sancionadas en forma diferente a la pecuniaria; aunque la convención no establezca cuales son. Se aplica la ley del respectivo estado para determinar el tipo de sanción.

En cuanto a la responsabilidad, cada estado lo es del cumplimiento de las obligaciones internacionales contraídas, específicamente las relativas a la protección y preservación del medio marino. Para ello, deben asegurarse los recursos y medios necesarios para el cumplimiento de las obligaciones que hayan asumido sus nacionales, ya sean personas naturales o jurídicas.

Finalmente, cada estado garantizará, que su sistema jurídico ofrezca recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino.

2.2. EL PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE-PNUMA

En el año de 1.972, la Asamblea General de las Naciones Unidas, creó el Programa Mundial para el medio ambiente (PNUMA)), estableciendo como sede a la ciudad de Nairobi (Kenya). La orientación de este programa, es responsabilidad del Consejo de Gobierno, el cual se reúne anualmente en dicha ciudad, con el fin de

establecer sus políticas generales.

Más tarde, en 1974, el mencionado consejo preocupado por la situación crítica del ambiente marino y de los recursos de éste, debido a la explotación irracional, formula programas tendientes a evitar la contaminación de los Océanos.

En este orden de ideas, puede decirse que busca la celebración de acuerdos zonales para la protección y el manejo de los recursos acuáticos, la evaluación de la contaminación y su impacto sobre los ecosistemas y la salud.

El programa de mares regionales abarca 120 países, distribuido en diez regiones, entre los cuales se encuentra la del Pacífico Sudeste y la Del Caribe.

2.2.1. CONVENIOS REGIONALES DEL PNUMA PARA EL GRAN

CARIBE Y EL PACIFICO SUR

En la ciudad de Montego Bay (Jamaica), durante el año de 1981, se llevo a acabo una reunión intergubernamental, con el objeto de adoptar planes de acción específicos para la protección y preservación del medio marino.

El convenio para la protección y desarrollo del dicho

medio, en la región del gran caribe, estipula como zona de aplicación el Golfo de México, el Mar Caribe y las zonas adyacentes del Océano Atlántico, al Sur de los 30 grados de latitud norte y dentro de las 200 millas marinas de las costas Atlánticas de los Estados que lo acojan.

Tienen como obligaciones generales prevenir, reducir y controlar la contaminación, de acuerdo a la medida de sus posibilidades, para lo cual, deberán trabajar armónicamente con las organizaciones internacionales competentes.

Así mismo, este documento estipula que los estados intervinientes deben adoptar las medidas adecuadas para prevenir, reducir y controlar la contaminación, dentro de su zona de aplicación.

2.2.2. COMISION PERMANENTE DEL PACIFICO SUR

Este comisión, nació de la "Declaración sobre zona marítima", el 18 de Agosto de 1.952, se suscribió en la ciudad de Santiago, por Chile, Ecuador y Perú, con el fin de "asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencias y de procurarles los medios para su desarrollo económico"; además, proclamaron su

soberanía sobre el mar que baña sus costas, hasta una distancia de 200 millas marinas.

Colombia, se adhirió a este organismo internacional, en el año de 1.979, en virtud del Convenio de Incorporación, suscrito en la ciudad de Quito.

La Comisión Permanente del Pacífico Sur, se reúne ordinariamente cada dos años, con el objeto de adoptar Acuerdos sobre asuntos jurídicos, de investigación científica y de programación y administración.

Este Organismo, actúa en coordinación con otros planes regionales del Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente, con el fin de desarrollar actividades comunes, tendientes a proteger el medio marino.

La Comisión Permanente del Pacífico Sur, se anticipa a la Convención de Derecho del Mar-1.982, en el establecimiento de las 200 millas de mar territorial.

Mediante la Ley 45/85, Colombia aprobó y ratificó cuatro de éstos convenios, a saber : Para la protección del medio marino y zona costera del Pacífico Sudeste, cooperación regional para combatir la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas, el Protocolo complementario del acuerdo regional y el Protocolo para la protección de ésta zona por contaminación terrestre.

3

La Organización Marítima Internacional

en 1948, para promover la cooperación

entre los Estados miembros en materia

de transporte marítimo.

El propósito principal de la OMI es

mejorar la seguridad de la navegación

y la eficiencia del transporte marítimo.

CAPITULO TERCERO

LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI)

La OMI fue creada por un tratado

firmado en Bruselas el 21 de febrero

de 1948, que entró en vigor el 1 de

junio de 1948.

El tratado establece el marco

legal para la cooperación entre

los Estados miembros en materia

de transporte marítimo.

El propósito principal de la OMI es

mejorar la seguridad de la navegación

y la eficiencia del transporte marítimo.

Es necesario establecer que la OMI

es una organización internacional

de carácter técnico.

3. LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

La Organización Marítima Internacional (OMI), fué creada en 1.948, pero se estableció definitivamente en 1.959, con el fin primordial de unificar la legislación marítima internacional. Sus aspectos más importantes han sido la Seguridad Marítima Internacional y la prevención de la Contaminación Marina; su labor ha sido ardua y especializada para lograr establecer un marco legal, que le permita a cada uno de los Estados desenvolverse en reglas armoniosas y uniformes respecto del Transporte Marítimo.

Es lógico suponer que la Economía Internacional depende en gran parte del Comercio Internacional, por ende se hace necesario el establecimiento de reglas internacionales para que las actividades de los buques, con sus cargas y personas a bordo, sufran el mínimo de siniestros durante sus travesías.

Por referirnos en nuestro trabajo al "Régimen Jurídico para la Protección y Preservación del Medio Marino", analizaremos las funciones de la OMI y sus aportes en relación con este tema, advirtiendo que muchos otros aspectos también son regulados por ella.

Es necesario establecer que los cambios tecnológicos y

26

científicos determinan en parte la adopción de medidas, por tal motivo, las actividades de la Organización se han incrementado en la última década y los Convenios más importantes respecto a la Contaminación por derrame de hidrocarburos y de otras sustancias nocivas, han sido engendrados en su seno.

El aumento del tráfico marítimo y las sustancias cada vez más peligrosas que se transportan, han hecho más agudos los problemas de la Seguridad Marítima. Las embarcaciones de vela del siglo pasado han sido sustituidas por buques de propulsión mecánica.

Son numerosas las sustancias que hoy día se consideran peligrosas, tales como los explosivos y los diferentes productos químicos de naturaleza corrosiva, tóxica o reactiva, que se transportan no solo en toneles sino en forma líquida, sólida o gaseosa; para efectos de regulación internacional, se constituyen los hidrocarburos en las sustancias de mayor riesgo por tratarse económica y químicamente en las que proporcionan más daños, por eso, existen normas específicas que determinan desde la construcción del buque tanquero hasta las medidas que deben tomarse para la exploración, explotación y transporte de dichos elementos.

Bol
Fernandez de Alencar

27

A pesar de todas las medidas que se han tomado, para tener un transporte marítimo seguro, según el Departamento de Inteligencia del Lloyd's en Colches (Reino Unido), se presentan cerca de diez mil (10.000) accidentes marítimos anuales, es decir, un promedio de ciento noventidos (192) cada semana, lo que equivale a más de uno por hora.

Por otra parte, la Asociación de Salvamento del Reino Unido, realizó al iniciarse esta década, un estudio que cobijó a Buques-Tanques y de transporte combinado, cuya capacidad mínima fuese de cien mil toneladas muertas, encontrándose 37 desastres, treintiuno (31) de los cuales se produjeron en las embarcaciones mencionadas en primer término.

El Reino Unido por su ubicación estratégica, por ser una de las potencias europeas y por sus actuaciones en este campo, se constituye en Sede Central de la OMI, la cual se fija en la ciudad de Londres, con la intención de mantener la Seguridad Marítima bajo constante revisión a través de los respectivos cuerpos especializados.

El crecimiento del Transporte Internacional de hidrocarburos, una vez concluida la II Guerra Mundial, exigió un plan de acción a la OMI para enfrentar el nuevo problema.

En el año de 1.954, se le designa como Secretaria del Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, conocido como el OILPOL-1.954.

Desafortunadamente los siniestros, desastres y derrames como el del "Torrey Canyon" son los que determinan que se aprueben convenios relacionados con la contaminación; es así como en 1.969 surge el Convenio de Responsabilidad Civil por derrame de Hidrocarburos y el Convenio de Intervención en Alta Mar aprobado en el mismo año.

Más tarde, en 1.971, fué adoptado otro Convenio relacionado con la compensación a las víctimas de los daños por Contaminación y por último, en 1.973, nace otro Convenio para prevenir la Contaminación.

3.1. ANTECEDENTES :

El transporte Internacional ha requerido siempre de una gran cooperación entre las naciones marítimas del mundo. Antes de la creación de la OMI no existía organización central que vigilara esta actividad. Sólo en el año 1.889, se efectúa la primera conferencia Marítima Internacional en Washington, que trata entre otros los siguientes aspectos :

impidieron la entrada en vigor.

79

- Reglas para prevenir abordajes en el mar.
- Salvamento de Buques y Personas.
- Vías navegables para los Buques.
- Establecimiento de una comisión Marítima Internacional de carácter permanente.

Es indudable, teniendo en cuenta el año de celebración, que esta Conferencia tuvo muchos aciertos en los temas tratados y sentó las primeras bases para el nacimiento de una Organización Internacional, a pesar de haber considerado que no era el momento para la creación de ésta.

Dos años antes de la reunión descrita, en 1.887. se había constituido el Comité Marítimo Internacional (CMI), aún existente, que trabaja como un organismo privado en coordinación con la OMI, haciendo aportes a ésta como el del Convenio para la Seguridad de la vida humana en el mar, conocido como el SOLAS de 1.914. Este último, nace por el hundimiento del famoso barco TITANIC en 1.912 y contiene una serie de reglas que periodos de estabilidad en la navegación y el comercio, sin embargo, quedó convertido en una pieza histórica dentro del ordenamiento marítimo internacional, por el estallido de la I Guerra Mundial y consecuentemente, la instauración de normas de excepción de este periodo, que impidieron su entrada en vigor.

80

El Reino Unido, pionero en esta cuestión, una vez finalizada la Guerra convoca a una conferencia en Londres en el año de 1.929. De ahí salieron el Convenio SOLAS del mismo año y el Convenio de Líneas de Carga de 1.930, iniciándose así una nueva era para las regulaciones de las actividades en el mar, con la finalidad de preservar no solo las vidas humanas sino las cargas, así como el medio marino y todo cuanto en él habite.

3.2. CREACION :

Las "Naciones Unidas", creadas en 1.945, en reemplazo de la fracasada Sociedad de Naciones, convocó en 1.948, una vez finalizada la II Guerra Mundial, a una Conferencia Marítima en la ciudad de Ginebra con el fin de propugnar la creación de un Organismo que regulara las actividades dentro del medio marino, lo que requería la aprobación formal de veintiun (21) estados; sin embargo, a pesar del entusiasmo demostrado en las deliberaciones de la Convención y de los beneficios recíprocos que traería la dicha creación, se necesitaron diez años (Marzo/58-Enero/59) para cumplir con el requisito numérico exigido. La primera Asamblea se efectuó en la ciudad de Londres el día 6 de Enero de 1.959.

3.3. OBJETIVOS :

Maritime

B1

La OMI es una agencia especializada encaminada a obtener un máximo aprovechamiento del medio marino con los mínimos riesgos.

En efecto, su artículo 10., con la enmienda de 1.975 establece entre otros fines, el proporcionar el mecanismo de cooperación entre los gobiernos en el campo de las Relaciones Gubernamentales y de las prácticas relacionadas con asuntos técnicos de toda clase, que afecten el transporte marítimo comprometido en el Comercio Internacional, para alentar la adopción general de las normas prácticas más elevadas en asuntos concernientes a la seguridad marítima y a la eficiencia de la navegación y a la prevención y control de la contaminación marina desde buques y tratar sobre asuntos legales relacionados con tal efecto. Para cumplir con sus planes, "La organización" formula códigos, resoluciones u otros instrumentos legales en los que sienta sus planteamientos para tales fines, además, convoca las respectivas conferencias en las que se adoptan los convenios pertinentes.

Es importante resaltar que en las dos décadas anteriores a la presente, la OMI aprobó treinta y uno (31) Convenios, respecto de los cuales cumple funciones de secretariado o depositario. De esos, ocho (8) se refieren a Seguridad Marítima y seis (6) a prevenir y controlar la

Contaminación Marina; aunque la seguridad también incide en este último fin.

3.4. INTEGRANTES :

Pueden pertenecer todos los Estados miembros de las Naciones Unidas, así como otros Estados, siempre que se acojan a los procedimientos establecidos en la Convención Constitutiva para su ingreso. Actualmente cuenta con ciento veintisiete (127) miembros, con interés de mejorar el transporte marítimo y la seguridad en el desarrollo del mismo.

En América Latina, con excepción de Bolivia y Paraguay, todos los países son miembros de esta "Organización"; el primero de los mencionados, tal vez por carecer de costas, no tiene interés en participar de ella.

3.5. ORGANOS :

La Organización Marítima Internacional, desarrolla sus actividades con eficiencia y especialidad, a través de los siguientes órganos :

3.5.1. La Asamblea : Es el máximo órgano decisorio de "La Organización". Está constituida por todo sus integrantes y sesiona cada dos (2) años con el objeto de actualizarse y ponerse acorde con la ciencia, la tecno-

83

logía y los cambios que hayan podido presentarse durante el tiempo de receso. También, determina las actividades a seguir, su política y el respectivo presupuesto, fijando las contribuciones que deben cancelar sus integrantes.

De igual manera, sugiere a los Estados la adopción de medidas tendientes a la Seguridad Marítima y al control de la contaminación del medio marino.

3.5.2. El Consejo : Vigila que las actividades y pautas fijadas por el máximo órgano decisorio se cumplan. Governa la Organización durante el tiempo de receso de la Asamblea.

52698

Tiene trintidos (32) consejeros, cuyo periodo es dos (2) años.

3.5.3. Comité de Seguridad Marítima : Se ocupa de los siguientes puntos :

- Examina las cuestiones propias de la competencia de "La Organización", concerniente a la ayuda a la navegación.
- Marca los derroteros técnicos en la construcción y alistamiento de buques en la medida que interesen a la Seguridad.

- **Elabora reglamentos destinados a prevenir abordajes.**
- **Reglamentaciones en torno a la seguridad en el mar.**
- **Efectúa informes hidrográficos.**
- **Realiza encuestas sobre accidentes marítimos, salvamentos de bienes y personas.**
- **Manipulación de cargas peligrosas.**

Por lo anterior, este órgano es el más importante desde el punto de vista técnico y es abierto a los miembros de la OMI. Asimismo, en él se discuten y proyectan diferentes aspectos relacionados con la Seguridad, por lo que le sería muy difícil cumplir con sus obligaciones actuando como un solo ente, es por esto que se ha dividido en once (11) Sub-Comités y varios cuerpos subsidiarios, teniendo cada uno de ellos que analizar y proponer medidas para las siguientes áreas :

- **Proyecto y equipo de buques.**
- **Subdivisión, estabilidad y líneas de carga.**
- **Protección contra incendios.**
- **Dispositivos de salvamento.**
- **Seguridad de la navegación.**

85

- Radiocomunicaciones.
- Normas para la formación y guardia.
- Seguridad de los buques pesqueros.
- Contenedores y carga.
- Graneles químicos (órgano subsidiario del comité de seguridad marítima y del comité de protección del medio marino).
- Mercancías peligrosas.

Este Comité adopta y desarrolla los más altos estándares de Seguridad Marítima, para lo cual obtiene la cooperación de los otros organismos intergubernamentales que participan en este proceso.

El transporte, las comunicaciones y demás actividades conexas no pueden mantenerse alejadas de la Organización y del comité, porque no se lograría mantener la navegación como una actividad segura, en la que es posible en un momento dado proporcionar a los ocupantes y cargas, la ayuda precisa en el momento requerido.

Como objetivos finales y no menos importante este Comité se dedica a lo siguiente :

- Facilitar a los países con menos recursos económi-

...cos y tecnológicos toda la instrucción necesaria para que los planes de la OMI se lleven a cabo.

- Estimular la cooperación regional entre los gobiernos como un medio de evitar y disminuir los conflictos Internacionales.

- Promover los estándares y medidas relacionadas con la Seguridad Marítima para que sean acogidas por los diferentes Estados.

3.5.4. Comité de Protección del Medio Marino : La Organización, decidió crear en el año de 1.975, a través de la resolución A.297(VIII), un comité que se dedicara a esta delicada materia. En él pueden participar los integrantes de la OMI, así como los Estados que son partes de los convenios respecto a los cuales cumple funciones. Bajo su responsabilidad está la coordinación de las actividades relacionadas directamente con la prevención y el control de la Contaminación Marina por buques y de otras sustancias nocivas.

El mayor aporte de la OMI en esta materia es el convenio MARPOL de 1,973 y su Protocolo de 1.978.

3.5.5 COMITE DE FACILITACION : Es un órgano subsidiario del consejo, constituido para asesorarlo en temas relacionados con la facilitación. Pueden ingresar a este

Comité los miembros de la Organización, así como los Estados integrantes del Convenio de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional 1.965.

3.5.6. COMITE JURIDICO : También es subsidiario del Consejo y como su nombre lo indica maneja todo lo relacionado con el aspecto legal de "La Organización". Pueden participar en él los Estados miembros de la OMI.

3.5.7. COMITE DE COOPERACION TECNICA : Es un órgano subsidiario del Consejo y colabora o participa en el programa de la Organización, destinado a prestar ayuda técnica a los países en vía de desarrollo. La entrada a éste comité está abierta a todos los Estados miembros de la OMI.

CAPITULO CUARTO

LOS CONVENIOS DE LA OMI SOBRE CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO

PROCESO DE LA OMI

caritativa y pro

periodo, por

segundo, sean o no

4.1.

4- LOS CONVENIOS DE LA OMI SOBRE CONTAMINACION DEL

MEDIO MARINO

La incesante preocupación de esta organización, en establecer un marco general para prevenir la contaminación marina, ha hecho posible la adopción de multiples convenios relacionados con este asunto.

Para efectos de su estudio, se ha preferido en este trabajo analizar los más importantes, teniendo en cuenta su incorporación a la legislación colombiana.

Las labores de la OMI continúan aún, con el objetivo de establecer multiples instrumentos legales, que sean internacionalmente reconocidos, proporcionando seguridad en las operaciones marítimas y previniendo la contaminación del medio marino, por las diferentes actividades de los buques, sean o no operacionales.

4.1. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA PREVENCION DE LA
CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR BUQUES-1.973

Fué firmado en Londres el 2 de Noviembre de 1.973 y su protocolo se suscribió en la misma ciudad, el 17 de Febrero de 1.978. El Gobierno Colombiano se adhirió mediante la Ley 12 de 1.981.

Este convenio se fundamenta en la necesidad de proteger el medio humano en general y el marino en particular; ya que el derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos y de otras sustancias perjudiciales por los buques, constituye una grave fuente de contaminación.

Así mismo, reconoce la importancia del convenio celebrado en 1.954 (OILPOL) para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, porque fué éste el primer instrumento multilateral para preservar el medio marino. Este objetivo del OILPOL-1.954, se trató de lograr prescribiendo ciertas "Zonas Prohibidas", que se extendían cuando menos hasta 50 millas de la tierra más próxima, dentro de las cuales la descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas (conteniendo 100 o más partes por millón de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos) fué prohibida.

La Convención de 1,973, pretende establecer reglas de alcance universal, que no solo limiten la contaminación por hidrocarburos, sino la total eliminación de la contaminación internacional del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, con el fin de reducir a un mínimo la descarga accidental de tales sustancias.

El convenio mencionado consta de 20 artículos y de dos (2) protocolos. Estos tienen que ver, respectivamente, con los informe sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y con el arbitraje, incluyen, además, cinco anexos que contiene disposiciones sobre la prevención de :

- 1- La Contaminación por Hidrocarburos.
- 2- La Contaminación por sustancias líquidas nocivas.
- 3- La Contaminación por sustancias líquidas nocivas transportadas por vía marítima, en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanques.
- 4- La contaminación por las aguas sucias de los buques.
- 5- La contaminación por las basuras de los buques.

Como se vé, este nuevo convenio que reemplazó al OILPOL-

1.954 cubre no solo la contaminación por hidrocarburos sino que se refiere a todos los aspectos técnicos de la contaminación por buques, excepto el vertimiento en el mar de desechos generados en tierra. Se aplica a los buques de todo tipo, incluyendo a los buques de sustentación dinámica, como los "Hidrofoils", "Aircushion", sumergibles, embarcaciones flotantes y plataformas fijas o flotantes operando en el medio marino. Sin embarco, el convenio no se aplica a la contaminación directamente resultante de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos.

Por tratarse de una convención acogida en el Congreso y convertida en Ley de la República se hace necesario un estudio de la misma en sus aspectos más importantes, a saber :

FUNDAMENTO JURIDICO INTERNACIONAL

La necesidad de la Comunidad Internacional de regular las más diversas actividades de la Sociedad Contemporánea, ha propiciado la creación de instrumentos jurídicos capaces de brindar beneficios equitativos a quienes participan en los acuerdos internacionales. En lo que respecta a la prevención de la contaminación marítima, ciertos organismos han desarrollado a lo largo de una intensa labor internacional, un instrumental

juridico muy complejo, que intenta regular los más diversos aspectos regulados con la contaminación del mar.

Entre ellos se destaca la Organización Marítima Internacional (OMI), principal fuente de convenios y acuerdos sobre la materia, y la conferencia de Naciones Unidas para el comercio y desarrollo; sin embargo, existen otras organizaciones como la de los Estados Americanos, la Unidad de Estados Africanos, etc., que al adecuar estos instrumentos a sus necesidades particulares contribuyen a incrementar su valor positivo.

Por otra parte, es importante señalar que la Convención de Viena sobre derecho de los tratados de 1.969, es el máximo instrumento juridico internacional que regula la aplicación de los tratados, señalando en sus artículos 2o, 5o y 53 la obligatoriedad de los estados partes con relación a ellos.

Artículo 2o. :

a) Se entiende por "Tratado" un acuerdo Internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional.

g) Se entiende por "Parte" un Estado que ha consentido en obligarse por el Tratado y

con respecto al cual el Tratado está en
vigor.

Artículo 50. :

La presente Convención se aplicará a todo
tratado que sea un instrumento constitutivo de
una Organización Internacional y a todo
Tratado adoptado en el ámbito de una
Organización Internacional, sin perjuicio de
cualquier norma pertinente de la Organización.

Artículo 53. :

Para los efectos de la presente Convención una
norma aceptada y reconocida por la Comunidad
Internacional de Estados en su conjunto como
norma que no admite acuerdos en contrario y
que solo pueden ser modificados por una norma
posterior de Derecho Internacional General que
tenga el mismo carácter.

Por lo anteriormente expuesto los Convenios Internacio-
nales debidamente ratificados por nuestro Gobierno
constituye un compromiso Internacional como el que ana-
lizamos en esta ocasión.

FUNDAMENTO JURIDICO NACIONAL :

Los actos de autoridad del Gobierno Colombiano se fundamentan en la aplicación del derecho.

Los instrumentos legales en los que se basan, delimitan responsabilidades y atribuciones de los mismos, estos instrumentos debidamente jerarquizados son : La Constitución Política, Leyes, Decretos, Reglamentos, Acuerdos, etc. En este orden, por ley, corresponde al Ministerio de Defensa la aplicación de los Convenios Internacionales en materia de prevención y control de la contaminación marina.

Artículo 76. C.N. :

Corresponde al Congreso hacer las Leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes atribuciones :

Ordinal 18 : Aprobar o Improbar los Tratados o Convenios que el Gobierno celebre con otros Estados o con Entidades de Derecho Internacional.

Por medio de Tratados o Convenios aprobados por el Congreso podrá el Estado obligarse para que, sobre bases de reciprocidad e igualdad, sean creadas instituciones Supranacionales que tengan por objeto promover o consolidar la integración económica con otros Estados.

Artículo 120. C.N. :

Corresponde al Presidente de la República como Jefe del

Estado y Suprema Autoridad Administrativa :

Ordinal 20 : Dirigir las Relaciones Diplomáticas y Comerciales con los demás Estados y Entidades de Derecho Internacional; nombrar los Agentes Diplomáticos; recibir los Agentes respectivos y celebrar con otros Estados y Entidades de Derecho Internacional Tratados o Convenios que se someteran a la aprobación del Congreso.

Artículo 30. C.N. :

Inciso 30. : También son parte de Colombia: El espacio aéreo, el mar territorial y la plataforma continental, de conformidad con Tratados o Convenios Internacionales aprobados por el Congreso o con la Ley Colombiana en ausencia de los mismos.

En cuanto a Leyes y Decretos que regulen la prevención y control de la contaminación marina, tenemos el propósito de analizarlos más adelante, en especial, el Decreto 2324 de 1.984, el Código de Recursos Naturales renovables, para establecer como la Convención de 1.973 puede ser aplicada en nuestro territorio frente a un caso concreto de contaminación marina.

4.1.1. ANTECEDENTES DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR BUQUES-1.973

Para establecer los antecedentes inmediatos de la Convención de 1.973 es necesario remontarnos al Convenio Internacional para la prevención de la contaminación del mar por Hidrocarburos, 1.954, OILPOL 1954, que incide de manera mediata en el de 1.973.

El OILPOL 1.954 fué el primer paso importante destinado a asegurar el control de la contaminación del medio marino. Fué adoptado en 1.954 en una conferencia realizada en Londres. El Convenio fué depositado provisionalmente ante el Gobierno del Reino Unido hasta el establecimiento de la OMI en 1.959, año en que las funciones de depositarla fueron asumidas por la Organización.

Como ya se dijo, el objetivo de OILPOL fué proteger el mar de la contaminación por hidrocarburos estableciendo las llamadas "Zonas Prohibidas"; así fué como en 1.962 la organización convocó una conferencia que adoptó enmiendas al OILPOL 1.954, particularmente para extender su aplicación e incluir buques de menor tonelaje bruto y para extender, así mismo, las zonas en las cuales debía estar prohibida la descarga.

En 1.969, la Asamblea de la OMI volvió a adoptar enmiendas aún de mayor vigor, que prohibían la descarga de hidrocarburos durante la operación normal de un buque, excepto si se cumplían las siguientes condiciones :

98

- 1) La cantidad total de hidrocarburos que un buque tanque podía descargar en un viaje en lastre, no debía exceder de 1/15.000 de la capacidad de carga total del buque;
- 2) El régimen de descarga de hidrocarburos no debía exceder de 60 litros por milla navegada por el buque; y,
- 3) Ninguna descarga de hidrocarburos desde los espacios de carga de un buque tanque debía ser hecha dentro de las 50 millas de la tierra más próxima.

Estas enmiendas permitieron reducir considerablemente la cantidad total general de hidrocarburos descargada al mar, y conseguir significativos progresos hacia el objetivo final de la eliminación total de la contaminación operacional del medio marino por hidrocarburos.

Con la entrada en vigor del MARPOL/73/78, el OILPOL 1.954 virtualmente ha quedado obsoleto.

Por este motivo los países que no adhirieron a OILPOL 1.954, lo están haciendo ahora al MARPOL/73/78.

Sin embargo, el OILPOL 1.954 sirve a los países que no han adoptado aún el MARPOL/73/78. De esta forma es como este convenio se constituye en un antecedente mediato del MARPOL/73/78.

Como antecedentes inmediatos puede citarse la convocatoria que hiciera la Organización Marítima Internacional en 1.973, a una Conferencia Internacional sobre contaminación del mar, la conferencia se celebró en Londres del 8 de Octubre al 2 de Noviembre de 1.973. Asistieron representantes y observadores de 78 países y 20 Organismos Internacionales Gubernamentales y no Gubernamentales.

La conferencia dividió sus trabajos en seis comisiones y utilizó como base en sus deliberaciones la siguiente documentación :

- 1) Proyecto de Protocolo relativo a la intervención en alta mar en caso de accidentes que entrañen contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos.
- 2) Proyecto de Convención Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1.973 .
- 3) Proyecto de resolución relativo a la prevención y control de la contaminación del mar.
- 4) Propuestas y comentarios, incluidas modificaciones a los proyectos mencionados, presentados a la conferencia por gobiernos y organizaciones interesadas.

Es de anotar que Colombia no tomó parte en esta conferencia.

Como resultado de las deliberaciones, la conferencia adoptó el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques 1.973. Convenio que quedó abierto para la firma en la sede de la organización desde el 15 de Enero de 1.974 hasta el 31 de Diciembre del mismo año, habiendo quedado desde entonces abierto a la adhesión de todos los gobiernos.

4.1.2. ANTECEDENTES DEL PROTOCOLO DE 1.978 DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR BUQUES 1.973

Considerando serios desastres en buque petroleros y las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima el 25 de Mayo de 1.977, el Consejo de la Organización decidió convocar la Conferencia Internacional sobre seguridad de los buques tanques y prevención de la contaminación, que se celebró en Londres del 6 al 17 de Febrero de 1.978.

En esta ocasión, la conferencia adoptó el Protocolo de 1.978, relativo al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1.974 y el Protocolo de 1.978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1.973. Este último Protocolo quedó abierto a la firma desde el 10. de Junio de 1.978 hasta el 31 de Mayo de 1.979.

El Convenio entró en vigor el 2 de Octubre de 1.984 y aunque Colombia no participó en la conferencia, lo acogió a través de la Ley 12 de 1.981.

4.1.3. DESCRIPCION DEL CONVENIO MARPOL/73

a) Consta de 20 articulos y 2 protocolos, uno sobre las disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y otro sobre arbitraje. Cinco anexos de los cuales dos son obligatorios y tres facultativos.

OBLIGATORIOS

Anexo I : Las reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, que contiene tres apéndice, entre los que se encuentran el Certificado Internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y el libro de registro de hidrocarburos.

Anexo II: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel; con cinco apéndices entre los que se encuentran el Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación para el transporte de sustancias líquidas a granel y el libro de registro de carga.

FACULTATIVOS

Anexo III: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por vía marítima en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagonetas-tanque.

Anexo IV: Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques, con el apéndice que contiene el Certificado Internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias 1.973.

Anexo V : Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.

Los estados que ratifiquen el convenio deberán poner en ejecución las disposiciones de los anexos I y II, pero pueden optar por no aplicar las de los anexos III, IV y V.

b) Aparte de los dos protocolos mencionados en el inciso anterior, existe otro que consiste en la modificación del propio convenio y de su anexo I, al cual se le conoce como protocolo de 1.978 al MARPOL/73.

Analizando el convenio en su generalidad podemos decir que la regla fundamental del mismo es la contenida en el artículo IV; se prohíbe el vertimiento de cualesquiera desechos u otras materias, con las excepciones que se indican.

La prohibición es absoluta respecto de los desechos de materias enumerados en el anexo I (Hidrocarburos). Respecto de los desechos u otras materias mencionadas en el anexo II (Sustancias líquidas nocivas), se requiere un permiso previo especial. Para el vertimiento de todos los demás desechos o materias se requiere un permiso general previo.

4.1.3.1. JURISDICCION

En el artículo VII se dispone que cada parte contratante adoptará las medidas necesarias para la aplicación del convenio a todos los :

- a) Buques matriculados en su territorio o que ostenten su pabellón (estado de pabellón)
- b) Buques que carguen en su territorio o en sus aguas territoriales, materias destinadas a ser vertidas (estado de carga)
- c) Buques y plataformas fijas o flotantes bajo su

jurisdicción, que se crea se dedican a operaciones de vertimiento (estado ribereño).

4.1.3.2. AMBITO DE APLICACION

El presente convenio solamente se aplicará a los buques que realicen actividades comerciales, excluyendo a los buques de guerra y a todos aquellos que no se dediquen a actividades comerciales.

Se aplica a todo buque de cualquier tipo y tamaño, incluidos hidroalas, aerodeslizadores, naves sumergibles, artefactos flotantes y plataformas fijas o flotantes que operen en el medio marino.

Comprende todos los aspectos de la contaminación a nivel internacional y algunos relativos a la contaminación accidental ocasionada por los buques, pero no se aplica a la evacuación en el mar mediante vertimiento de desechos generados en tierra, ni a la de sustancias perjudiciales directamente derivadas de la exploración o explotación de los recursos minerales de los fondos marinos.

4.1.3.3. TRANSGRESIONES

El convenio puede sufrir transgresiones por diversas causas tales como descargar sustancias perjudiciales en forma ilegal, desconocer las disposiciones establecidas

para la construcción equipo de un buque, cuando esto ocurra se impondran las sanciones conforme a la legislación del estado bandera.

Las infracciones al convenio serán investigadas y sancionadas por el estado en que se produzca la transgresión o por el estado de abanderamiento. "La Jurisdicción", debe entonces interpretarse, conforme al Derecho Internacional vigente en el momento de aplicar este convenio.

De acuerdo con nuestro sistema legal le corresponde a la DIMAR vigilar el cumplimiento de estas disposiciones y en caso de infracción será ésta la encargada de imponer las sanciones.

4.1.3.4. OBSERVANCIA DE TRANSGRESIONES DEL CONVENIO Y CUMPLIMIENTO DEL MISMO

Para verificación del cumplimiento podrán las autoridades instituidas para ello, inspeccionar los buques para establecer si ha habido descargas ilegales de hidrocarburos u otras sustancias perjudiciales al medio marino.

Esta inspección está consagrada en nuestra legislación en el Decreto 2324/84 Capitulo V en su Artículo 113, que más adelante analizaremos. El mismo Decreto establece

que si ha habido transgresión se iniciará una investigación para establecer responsabilidades.

4.1.3.5. CERTIFICADOS Y REGLAS PARA INSPECCIONAR LOS BUQUES

La razón de ser de este certificado, que deben poseer los buques dedicados a viajes internacionales, es la de probar que cumplen con las prescripciones impuestas por el convenio.

Podrán los funcionarios encargados para ello, solicitar el certificado cuando los buques se hayan en puerto, terminales o mar adentro, bajo la jurisdicción de ese país.

Estos tienen pues, carácter internacional y pueden ser presentados válidamente en cualquier puerto como pruebas del cumplimiento del convenio, aunque cada estado, se reserva el derecho de detener al buque cuando existan serios indicios que denoten que el certificado no es válido, o que ha sido llenado en forma irregular. Hasta tanto no queden satisfechos los requerimientos para navegar sin proporcionar ningún tipo de riesgo, no se le dará salida a este buque.

Corresponde a la DIMAR, en este caso, comunicar inmediatamente al respectivo cónsul o agente diplomático, tal

como lo establece el Art.115 del Decreto.2324 del 84.

"INSPECCION A NAVES EXTRANJERAS : La autoridad marítima, para verificar las condiciones de navegabilidad, seguridad y prevención de contaminación de una nave extranjera, puede disponer su inspección y aún impedir su salida, dando aviso de ello al respectivo cónsul"

Si no se pudiere notificar a este Agente Consular, se hará a la administración del buque afectado, explicando los motivos por los cuales se les niega el ingreso a los puertos o mar adentro bajo la jurisdicción nacional. El Decreto 2324/84 no distingue entre estados miembros del convenio o no integrantes de éste; por lo tanto, deberán tomarse iguales medidas cuando se presente un caso como el arriba enunciado.

4.1.3.6. PROCEDIMIENTO DE ENMIENDA

La Asamblea de la OMI señaló al Comité de Protección del Medio Marino como órgano competente para el análisis y la adopción de enmiendas al convenio.

El mismo convenio señala los procedimientos para aceptar las enmiendas, a saber :

- 1- Para los artículos se requiere la aceptación explícita

de las partes del convenio.

2- Para los anexos, puede hacerse en forma explícita o tácita.

3- Para el apéndice de un anexo, se efectúa mediante la aceptación tácita.

Las partes del convenio, sea que pertenezcan o no a la Organización, son las que pueden votar a favor o en contra a la adopción de enmiendas.

4.1.4. PROTOCOLO DE 1.978

Se relaciona con el Convenio Internacional para prevenir la contaminación, causadas por los buques, año 1.973.

Como antecedente de este Protocolo, Instrumento Jurídico Internacional, se menciona la conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, celebrada en Febrero/78, cuya iniciativa partió de los Estados Unidos como consecuencia de una serie de accidentes en su litoral durante el invierno de 1.976-1.977; solicitaron entonces a la OMI una acción con el fin de aminorar los riesgos que se presentaren en el transporte marítimo de hidrocarburos. Asistieron 62 Estados, 3 como observadores y 17 Organizaciones Internacionales.

El Principal objetivo de la conferencia fué examinar y adoptar instrumentos legales en relación con la seguridad de los buques tanque y la prevención de la contaminación, con el fin de variar el convenio SOLAS de 1.974 y el MARPOL de 1.973, especialmente sobre los siguientes puntos :

- 1- Inspección y Certificación, tanto del buque como del estado de la carga que estos transportan para los fines legales pertinentes.
- 2- Normas más rigurosas respecto del aparato de cada Gobierno.
- 3- Radares y ayudas para prevenir los abordajes.
- 4- Tanques de lastre separado y medidas provisionales o de otra índole.
- 5- Sistemas de Gas inerte.
- 6- Doble fondo o emplazamiento protegido a los tanques de lastre separado en lugar del doble fondo.

Es conveniente señalar que es suficiente la ratificación del Protocolo de 1.978, para entender que ha adherido al MARPOL-1.973 por haber incorporado aquel a este último y constituir así un solo instrumento jurídico.

El mencionado Protocolo entró en vigor doce meses

después de la fecha en que por lo menos 15 Estados, representantes del 50% de la Flota Mundial, se constituyeron como partes.

DESCRIPCION DEL PROTOCOLO

Art.10. Obligaciones Generales : Las partes en el Protocolo se obligan hacer efectivo éste con su correspondiente anexo, así como el mismo convenio. Las disposiciones de éste y del Protocolo habrán de interpretarse conjuntamente como un instrumento único, es decir, el Protocolo debe entenderse incorporado al convenio.

Art.20. Aplicación del Anexo II del Convenio : El Convenio establecía en primera instancia que los anexos I y II, serían obligatorios a partir de la fecha de entrada en vigor del mismo; sin embargo, en el Protocolo se establece que el Anexo II continuará siendo obligatorio con un plazo de 3 años, a partir de la entrada en vigor del Convenio, para convertirse en exigible.

Art.30. Comunicación de Información : Se refiere a la obligación que tiene cada Estado de comunicar a la Organización la lista de los Inspectores

MM

nombrados o de los órganos reconocidos para actuar en nombre de la administración, es más extenso el Protocolo en cuanto a los requisitos detalles y objetos de la actuación de los Inspectores o de los órganos mencionados.

Art.4o. Enmiendas : Se llevarán a cabo de igual forma en el Convenio, anexos y en el Protocolo.

Art.7o. Denuncias : Permite a cualquier Estado parte del Protocolo, después de 5 años de vigencia para él, dejar de ser parte con un plazo de doce meses o mayor, contado a partir de la notificación que se haga al Secretario General de la Organización.

Art.8o. Depositario : El Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización. Se guarda la forma protocolaria de uso común.

Art.9o. Idiomas : Serán válidos los textos en Español, Inglés, Francés y Ruso.

AMBITO DE APLICACION DE LOS ANEXOS DEL MARPOL/73

Se diferencia del Anexo I del Convenio, en que este es aplicable a todos los buques, incluyendo aerodeslizadores, batiscafos etc.

El Anexo II se refiere a sustancias nocivas líquidas transportadas a granel y se aplica a todos los buques que lo hagan.

Las disposiciones del Anexo III rigen para todos los buques que transporten en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque.

El Anexo IV se aplica :

- 1- A los buques nuevos cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 200 toneladas.
- 2- A los buques nuevos, cuyo arqueado bruto sea menor a 200 toneladas y que estén autorizados para transportar más de 10 personas.
- 3- A los buques nuevos, que sin tener arqueado bruto medio, estén autorizados para transportar más de 10 personas.
- 4- A todo buque existente cuyo arqueado bruto sea superior a 200 toneladas.
- 5- A todo buque existente, cuyo arqueado bruto sea menor de 200 toneladas y que esté autorizado para transportar más de 10 personas.
- 6- A todo buque existente, que sin tener arqueado bruto

113

medio esté autorizado para transportar más de 10 personas.

Las disposiciones del Anexo V, en relación con la contaminación por basura, se aplica a todos los buques.

4.1.5. ANEXO I. CONTROL DE LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

Este anexo conserva los criterios que se tuvieron en cuenta, en el año 1,969 al enmendarse el OILPOL-1.954, claro que está que también aporta conceptos nuevos, tales como :

1- La cantidad máxima de hidrocarburos que se permite descargar en el mar no puede exceder de 1/30.000 del cargamento total. La capacidad anterior era de 1/15.000.

Esto se aplica tanto a los hidrocarburos persistentes (negros), como a los no persistentes (blancos).

2- Por "Hidrocarburos" se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (diferente de los petroquímicos).

- 3- Existen áreas supremamente vulnerables a la contaminación de hidrocarburos y por lo tanto se señalan como prohibidas para el descargue de tales sustancias. El Convenio establece que son : área del Mediterráneo, Mar Negro, Mar Báltico, Mar Rojo, Golfos. Son (zonas especiales) que deben estar exentas de descargas, excepto en caso de fuerza mayor.

- 4- Cuando ocurra un descargue de hidrocarburo o de mezclas oleosas, los petroleros y otros buques deben tener en funcionamiento sistemas de vigilancia y control para tales actividades.

- 5- Los Países Miembros del Convenio deben construir instalaciones adecuadas para la recepción de residuos y mezclas oleosas en los terminales de carga de hidrocarburos, puertos de reparaciones y otros puertos en los que puedan descargarse estos residuos.

- 6- Todos los buques tanque nuevos y existentes, están obligados a llevar instalados a bordo equipos apropiados que deben incluir sistemas de control para la descarga de hidrocarburos, equipos de separación de agua e hidrocarburos o sistemas de filtraje, tanques de decantación, tanques de

115

residuos, tuberías y bombas.

- 7- Se entiende por "crudo", la mezcla de hidrocarburos líquidos que se encuentra en forma natural en la tierra y que se transporta haya o no sido tratado.
- 8- Se diferencia un petrolero para crudos de un petrolero para productos petrolíferos: entendiéndose el primero como un petrolero dedicado al transporte de crudos, y al segundo el destinado a operar hidrocarburos que no sean crudos.
- 9- Se modifica el concepto de "visitas" por el de "reconocimiento e inspección", se pueden celebrar inspecciones anuales e inspecciones fuera de programa cuando la autoridad lo considere pertinente.
- 10- Cuando el buque no reúna las condiciones mínimas de seguridad y ponga en peligro el medio marino, se le impedirá que se haga a la mar. Conviene anotarse que esto implica para el país que prohíbe la salida, la construcción de astilleros, y equipos para efectuar las reparaciones, además de inspectores altamente calificados para emitir tales conceptos.
- 11- Se podrá expedir un Certificado Internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos que no exceda de 5 años a partir de la fecha de

expedición, a diferencia de lo que señala el convenio, se establece que dicho periodo debe ser menor o no excederá de los límites establecidos para buques petroleros que operen con tanques dedicados exclusivamente a lastre limpio.

12- Deben instalarse bombas, tuberías y dispositivos de descarga a bordo de los petroleros.

Dado que las disposiciones restantes de este anexo, son más técnicas que jurídicas, no se incluye su análisis en el presente trabajo.

4.1.6. ANEXO II CONTROL DE LA CONTAMINACION ORIGINADA POR SUSTANCIAS LIQUIDAS NOCIVAS

Este anexo establece requisitos precisos para las sustancias nocivas líquidas que puedan ser transportada a granel; tanto para su carga, como descarga.

Para llevar a cabo estas medidas se establecen cuatro categorías de sustancias, de acuerdo con los peligros que representen a los recursos marinos, a la salud del hombre, a los aspectos recreativos, y otros usos legítimos del mar.

En el apéndice II de éste anexo, se incluye una lista de sustancias nocivas líquidas transportadas a granel,

117

conformadas por 250, así como por las sustancias adicionales que puedan ocasionar graves peligros. Esta es una de las partes del convenio que sufre más variaciones debido al avance de la ciencia, ya que exige la renovación de esta lista. A continuación se mencionan cada una de éstas categorías :

CATEGORIA A :

Sustancias bioacumulables y que pueden crear riesgos para la vida acuática o la salud humana; o que son muy tóxicas para la vida acuática.

Se incluyen también en esta categoría algunas otras sustancias que son moderadamente tóxicas para la vida acuática.

CATEGORIA B :

Sustancias bioacumulables con una retención corta, del orden de una semana a lo sumo; o que pueden alterar el sabor o el olor de los alimentos de origen marino; o que son moderadamente tóxicas para la vida acuática. Las ligeramente tóxicas también se incluyen en esta categoría.

CATEGORIA C :

Sustancias ligeramente tóxicas para la vida acuática,

R.A. 177
MB

así como algunas otras sustancias que son prácticamente no tóxicas para la vida acuática.

CATEGORIA D :

Sustancias que son prácticamente no tóxicas para la vida acuática; o que forman depósitos en el fondo del mar con una demanda biológica de oxígeno elevada, o que son altamente peligrosas para la salud humana, o que causen un menoscabo moderado en los alicientes recreativos del medio marino debido a su persistencia, su olor o sus características tóxicas o irritantes pudiendo impedir el uso normal de las playas.

Debe añadirse que hay sustancias que no están clasificadas dentro de estas categorías.

El objetivo de estas categorías es el de señalar criterios aplicables a la descarga de estas sustancias teniendo en cuenta la velocidad del buque, los mecanismos de propulsión, la concentración de la sustancia en el momento del descargue, la cantidad máxima de carga, la distancia mínima de agua y la profundidad mínima del agua.

Por regla general, se establece que la descarga de residuos que contengan tales sustancias sólo se permitirá en las instalaciones de recepción construidas

especialmente para ello, teniendo en cuenta la concentración y condición de cada categoría de ellas.

Se establece también una prohibición para descargar estas sustancias nocivas dentro del límite de las 12 millas de la tierra más próxima o en profundidades de mar menores de 25 metros.

Así mismo, el anexo define "zonas especiales" como aquella "extensión de mar en la que por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas".

Se señalan como "zonas especiales" :

- 1- La zona del Mar Báltico;
- 2- La zona del Mar Negro.

A cerca de la construcción diseño, equipo y operaciones de los buques que deben transportarse éstos productos químicos peligrosos a granel, el gobierno de cada uno de los países que integran "La Organización" está obligado a acoger el Código de Graneles Químicos promulgado por la misma OMI; en el año de 1.983.

120

4.1.7. ANEXO III PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR
SUSTANCIAS PERJUDICIALES EN ENVASES, CONTENEDORES,
TANQUES PORTÁTILES Y CAMIONES-CISTERNA O VAGONES-TANQUE

Ambito de Aplicación :

Las reglas de éste anexo se aplicarán a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque.

El transporte de éstas sustancias perjudiciales está prohibido a menos que se cumplan las disposiciones de éste anexo.

Cada Estado, parte del Convenio deberá publicar o hará publicar, prescripciones detalladas relativas a embalaje, marcado y etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas y otros aspectos destinados a prevenir o reducir a un mínimo la contaminación del medio marino por tales sustancias. Para llevar a cabo esta exigencia, se introdujeran normas de este carácter en el Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas o en la forma que cada gobierno considere adecuada.

EMBALAJE ; Las envolturas que se hagan serán idóneas para que de acuerdo con el contenido específico,

121
resulten mínimos los riesgos de dañar el medio marino.

Se predica igual cosa para contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque.

MARCAS Y ETIQUETAS :

Todos los paquetes, ya sean expedidos por separado o por unidades de carga o en contenedores, así como los contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque que contengan alguna sustancia perjudicial; irán marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de dichas sustancias. por lo tanto no deben utilizarse las denominaciones comerciales. Debe etiquetarse de tal forma que se exprese la peligrosidad de su contenido.

En la documentación que se utilice para el transporte marítimo de estas sustancias, debe utilizarse el nombre técnico correcto y no el comercial. Al momento de embarcare se exigirá al expedidor un certificado en el que se declare que se ha empaquetado, marcado y etiquetado conforme a las reglas previstas.

LIMITACIONES CUANTITATIVAS :

Por fundadas razones científicas y técnicas puede hacerse necesario prohibir el transporte de algunas

122

sustancias perjudiciales muy peligrosas para el medio marino o limitar la cantidad de las mismas que se permita transportar en un solo buque. Al determinar la cantidad admisible en estos casos se tendrán en cuenta el tamaño, la construcción y el equipo del buque, así como el embalaje y las propiedades de cada una de las sustancias.

En conclusión, la descarga de estas sustancias está prohibida a menos que sea necesaria para proteger la seguridad del buque o salvar vidas en el mar.

4.1.8. ANEXO IV REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES

Este anexo establece como regla general la prohibición para los buques de vertir aguas sucias dentro del límite de las cuatro millas de la tierra más próxima. Para el Convenio la expresión "de la tierra más próxima" significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del país correspondiente, de conformidad con las normas del Derecho Internacional.

Se establece como excepción a esta regla, cuando el buque tiene una planta para tratar las aguas sucias y hace uso de ella antes de descargarlas al mar.

123

Para poder aplicar este tipo de prohibición debe entenderse lo que se considera como "aguas sucias", las cuales son determinadas por la convención de la siguiente forma :

- a) Desagues y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios y tazas de W.C.
- b) Desagues procedentes de lavados, lavaderos y conductos de salidas, situados en cámaras de servicios médicos (dispensario, hospital, etc)
- c) Desagues procedentes de espacios en los que se transportan animales vivos.
- d) Otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desague.

Con el objeto de controlar lo relacionado con el descarte que del agua sucia, se estipulan normas específicas, que regulan visitas de control, expedición de certificados y validéz de éstos cuando son entregados por otro Gobierno. El objetivo es garantizar que no haya transgresiones de lo establecido en el presente anexo, cuando un buque visite puertos o terminales mar adentro, sometidos a la jurisdicción de otras partes del convenio.

4.1.9. ANEXO V REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES

En el presente anexo, se entiende por "basura" toda clase de restos de viveres, salvo el pescado fresco y cualquiera porción del mismo; así como los residuos provenientes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen arrojarse continua o periódicamente. Se excluyen las sustancias mencionadas en otros anexos del presente convenio.

Se aplican para este anexo, los mismos conceptos de "tierra mas próxima" y "zona especial", aclarado en los anteriores anexos. En las últimas mencionadas, se instalarán equipos de recepción de basuras, en cada puerto o terminal del país, parte del convenio.

Como regla general, se establece la prohibición de arrojar al mar toda materia plástica, incluyendo cabuyas, redes de pesca, cuando son de fibras sintéticas y bolsas plásticas. El mismo anexo, indica a cuántas millas debe lanzarse la basura dependiendo de su tipo, a saber :

A 25 millas marinas : Tablas, forros de estiba y

materiales de embalaje que puedan flotar.

A 12 millas marinas : Restos de comidas y demás basuras, papeles, trapos, vidrios, metales, botellas y loza doméstica. Estas últimas sólo podrán ser echadas al mar, siempre que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador y se efectúe tan lejos como sea posible de la tierra más próxima; prohibiéndose hacerlo en todo caso si la tierra más próxima, se encuentra a menos de tres millas marinas. Como medio para comprobar si las dichas basuras están lo suficientemente desmenuzadas o trituradas, deben pasar por una malla no mayor de 25 milímetros.

Si existen basuras mezcladas con otras sustancias, para las que rija alguna otra disposición más rigurosa del presente convenio, se aplicará ésta y no el Anexo V.

En las zonas especiales las limitaciones se hacen con mayor rigor. Se amplian las millas marinas de 12 a 25 para los restos de comida y se prohíbe rotundamente en las materias plásticas, vidrios, papeles, trapos, metales, lozas, botellas, forros de estiba y materiales de embalaje.

Este anexo, así como las demás normas del Convenio pretende eliminar la contaminación del mar, más no

convertirse en cinturones de fuerza para las partes del Convenio; por ello, pueden exceptuarse de su aplicación cuando sea necesario proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar, además, cuando no haya podido evitarse el descargue de basuras, a pesar de haber tomado las precauciones necesarias, como por ejemplo, cuando se avería el buque o las redes de pesca de fibras sintéticas se pierden accidentalmente.

Finalmente, puede decirse que el éxito de las normas estudiadas depende de cada parte del Convenio, en la medida en que se instalen receptores de basura en cada puerto, se capacite al personal de mar para que no arroje basura a las aguas marinas y se impongan las sanciones pertinentes, a quienes infrinjan las disposiciones que controlan la incursión en el mar de sustancias contaminantes.

4.2. CONVENIO SOBRE PREVENCION DE LA CONTAMINACION DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS-1.972

En el año de 1.972, la Conferencia Intergubernamental sobre vertimiento de desechos en el mar, convocada en Londres por el Gobierno del Reino Unido, adoptó este

Convenio para prevenir la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otros materiales. La OMI desempeñó las funciones de Secretaría. Entró en vigor en 1.975 con 53 partes contratantes. Se le conoce comunmente como "Convenio de vertimiento de Londres 1.972". Su objeto es establecer normas que impidan la contaminación del mar por "vertimiento".

Para efectos del presente convenio, debe entenderse por vertimiento "toda evacuación deliberada en el mar de desechos y otras materias, efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar".

Debe establecerse también, qué se entiende por desechos: según el Diccionario de Ecología de Riodüero (España 1.975), se dá ésta denominación genérica "a cualquier tipo de producto residual o basuras procedentes de la industria, el comercio, el campo o los hogares. Según esto, se trata de productos que en ese marco apenas pueden ser utilizados, o no pueden serlo en absoluto, lo que no significa, sin embargo, que carezcan por completo de utilidad y que no puedan servir como materia prima de otros procesos de producción".

La contaminación del medio marino resultante de las operaciones normales de los buques, aeronaves,

plataformas u otras construcciones en el mar, las regula el MARPOL/1.973. Tampoco incluye este convenio, la contaminación resultante de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos.

En este convenio, el término "vertimiento", constituye la medida que los diferencia de los demás.

Por no haberse acogido aún éste convenio en la Legislación Colombiana, se hace un estudio más general que el realizado al Convenio para prevenir la contaminación por hidrocarburos, resaltando como aspectos más importantes los siguientes :

1- Se prohíbe el vertimiento de desechos u otras materias. Taxativamente el Convenio enumera las siguientes :

- a- Compuestos orgánicos halogenados.
- b- Mercurio y compuestos de mercurio.
- c- Cadmio y compuestos de cadmio.
- d- Plásticos persistentes y demás materiales sintéticos persistentes que puedan obstaculizar materialmente la pesca, la navegación u otros usos legítimos del mar.

Estos materiales también están incluidos, en el Anexo V del MARPOL/73.

e- Petróleo crudo, Full Oil, aceite pesado Diesel aceites lubricantes, fluidos hidráulicos y otras mezclas que contengan esos hidrocarburos, cargadas con el fin de ser vertidos.

f- Desechos u otras materias de alto nivel radioactivos.

g- Materiales de cualquier forma producidos para la guerra química y biológica.

2- Se establece para algunas sustancias, la posibilidad de ser vertidas, siempre que tengan un permiso especial. Tales materias son :

a- Desechos que contengan considerables cantidades de arsénico, plomo, cobre, zinc, compuestos orgánicos de silicio, cianuros, fluoruros, pesticidas y sus subproductos.

b- Contenedores, chatarras y otros desechos voluminosos.

c- Algunos desechos radioactivos.

En desarrollo del convenio, cada Estado parte, deberá instituir los mecanismos legales nacionales para llevar a cabo los preceptos a los que se obligó. Para ello designará la autoridad que expedirá los permisos especiales y generales para vertimiento. Además de controlar tales sustancias, mediante un Libro de Registro de Vertimiento, anotando las cantidades de cada desecho.

Se concederán estos permisos a los buques o aeronaves registrados en su territorio, así mismo, cuando los buques se carguen de sustancias en su territorio, para ser vertidas en el mar.

3- El ámbito de aplicación del presente convenio, recae sobre todos los buques, aeronaves, plataformas fijas o flotantes bajo su jurisdicción.

4- Se refiere el convenio no sólo el vertimiento de desechos, sino que en su Art.12, establece la obligación de las partes en la protección del medio marino de la contaminación operacional; que posteriormente en 1.973 reguló el MARPOL en una forma más precisa.

5- Deben adoptarse las medidas para prevenir y

131

castigar las transgresiones al convenio por cada uno de los estados parte del convenio. Además de preparar personal técnico, científico que realice las investigaciones cuando esto suceda.

6- La OMI, encargada de las funciones de Secretaría, ha convocado anualmente a reuniones consultivas de las partes contratantes, con el fin de discutir sobre diferentes aspectos de interés, entre ellos, los procedimientos de notificación relacionados con la emisión de permisos de vertimiento, registros del tipo y cantidad de desechos, control de las actividades y vertimiento de materiales en situaciones de emergencia.

7- Las partes contratantes, incluyeron en su primera reunión consultiva aspectos importantes como los siguientes :

a- Desarrollar procedimientos para controlar la incineración de desechos y otras materias en el mar. Fué adoptada esta enmienda en la Tercera reunión consultiva de 1.978.

b- Los procedimientos para solucionar las controversias que se presentaran en la

interpretación y aplicación del convenio.
Estos se acogieron en la enmienda de 1.978.

c- Procedimientos de consulta y de pruebas biológicas para clasificar las sustancias de los anexos.

d- Acoger las recomendaciones que sobre contaminación radioactiva ha hecho La Agencia Internacional de Energía Atómica (IAEA).

B- Este convenio como ningún otro, ha estado actualizandose cada año, de acuerdo con el desarrollo de las reuniones anuales consultivas. Se integraron para ello, dos grupos de asesores, uno sobre incineración y otro sobre aspecto juridico.

Se pretende realizar las sustancias enumeradas, controlar los permisos de vertimientos, intercambiar técnicas para prevenir la contaminación y ante todo actuar en coordinación con otras organizaciones cuyo objetivo sea preservar el medio marino.

4.3. CONVENIOS JURIDICOS RELACIONADOS CON LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO

Son tres los principales convenios :

- 1- Convenio de Intervención en Altamar (1.969).
- 2- Convenio sobre Responsabilidad Civil por daños causados por Hidrocarburos (1.969)..
- 3- Convenio para el establecimiento de un Fondo Internacional para la compensación de daños o hidrocarburos (1.971).

El Consejo de la Organización Marítima Internacional, a raíz del desastre del "Torrey Canyon" estimó que era necesario analizar el problema del control de la contaminación, a través de convenios más jurídicos que técnicos. Por tal razón se integró un Comité Jurídico para que propusiera los medios legales que solucionarían tal problema.

El resultado del comité fué grandioso hasta el punto que la organización convocó a dos Conferencias Jurídicas Internacionales que se celebraron en Bruselas. Una de ellas en Noviembre de 1.969 y la otra en Diciembre de 1.971.

En desarrollo de estas conferencias, se adoptaron los tres convenios que a continuación se analizan :

- 1- El convenio Internacional relacionado con la

intervención en alta mar, en caso de derrame de hidrocarburos, se refiere específicamente a la clase de medidas que debe llevar a cabo un estado directamente amenazado o afectado por un desastre en el que se haya derramado, considerable cantidad de hidrocarburos, fuera de su mar territorial.

Se establecen entonces, disposiciones para proteger el litoral, las instalaciones portuarias, el mar territorial y las condiciones turísticas de la zona.

- 2- El Convenio Internacional sobre responsabilidad civil, por daños causados por hidrocarburos. se establecen normas que protegen a los afectados por un derrame de hidrocarburos siempre que se cumple ciertas condiciones para ello. La responsabilidad recae sobre el propietario del buque, se señalan multas hasta un límite de US \$169 por tonelada o hasta US \$17.8 millones, cuando sea menor.

Estos dos convenios entraron en vigor el 6 de Mayo de 1.975 y el 19 de Junio del mismo año, respectivamente.

- 3- El Convenio Internacional para el establecimiento de un fondo Internacional, para la compensación por

135

daños causados por hidrocarburos. Este documento complementa el anterior y otorga a las víctimas una compensación mayor del límite de responsabilidad asumido por el propietario del buque que ocasionó el daño.

Estos dos últimos convenios han sufrido enmiendas que intentan poner acorde las cantidades compensatorias, con los costos reales ocasionados por los hidrocarburos.

El presente informe...

El presente informe...

El presente informe...

CAPITULO QUINTO

LEGISLACION NACIONAL VIGENTE SOBRE LA MATERIA

El presente informe...

5. LEGISLACION NACIONAL VIGENTE SOBRE LA MATERIA

Como se ha visto en los capítulos anteriores, los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino contra la contaminación, independientemente de la fuente que la produzca.

Por ello, es conveniente saber donde debe ejercer Colombia su soberanía, para los efectos legales pertinentes, y es así como se observa el Art. 30. de la Constitución Política, el cual reza :

"Son límites de Colombia con las naciones vecinas los siguientes :

Con Venezuela, los definidos en el laudo arbitral pronunciado por el Gobierno del Rey de España el 16 de Marzo de 1.891 y en el tratado del 5 de Abril de 1.941; con el Brasil, los definidos en los tratados de 24 de Abril de 1.907 y de 15 de Noviembre de 1.928; con el Perú, los definidos en el tratado de 24 de Marzo de 1.922; con el Ecuador, los definidos en el tratado de 15 de Julio de 1.916, y con Panamá, los definidos en el tratado de 20 de Agosto de 1.924.

Forman, igualmente, parte de Colombia, además de las Islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen

en los mares limitrofes, la isla de Malpelo, y el archipiélago de San Andrés y Providencia. (Este último de conformidad con el tratado celebrado entre Colombia y Nicaragua el 24 de Marzo de 1.928).

También son parte de Colombia : el espacio aéreo, el mar territorial y la plataforma continental, de conformidad con tratados o convenios internacionales aprobados por el Congreso, o con la ley Colombiana en ausencia de los mismos.

Los límites de Colombia sólo podrán variarse en virtud de tratados o convenios aprobados por el Congreso.

El Estado Colombiano, lentamente se ha desarrollado en materia marítima, con hechos tales como la Organización de la Armada Nacional, la creación de la Flota Mercante Grancolombiana, la conversión de la pesca artesanal e industrial y la explotación petrolera, lo cual ha hecho necesario la protección del medio ambiente y del sector marítimo, así como costas y litorales.

En la década del setenta (70), empiezan a aparecer leyes y decretos en relación con ésta materia, tales como el Decreto 2811/74, la Ley 10a. de 1.978 y sus Decretos reglamentarios números 1874 y 1875 de 1.979, así como la Ley 9a. de 1.979. Más tarde, con base en las facultades

139

concedidas por la Ley 19 de 1.983, se profiere el Decreto 2324 de 1.984, importante y específico en este tópicó, por lo que se estudiará en otro capítulo. También, es conveniente mencionar la Ley 45/85, por medio de la cual se aprueban los convenios y protocolos de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, relativos a la contaminación marina.

5.1. CODIGO DE RECURSOS NATURALES

Con fundamento en las facultdes concedidas por el Congreso, mediante la Ley 23 de 1.973, el Gobierno expide el Decreto-Ley 2811 de 1.974, denominado Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, que recoge las cuestiones más importantes para la consecución de los fines en este punto.

En el Título VI de este Estatuto, se trata sobre el uso, conservación y preservación de las aguas, especialmente en el Art.132 que dispone :

"Sin permiso, no se podrán alterar los cauces, ni el régimen y la calidad de las aguas, ni interferir su uso legítimo.

Se negará el permiso cuando la obra implique peligro para la colectividad o para los recursos naturales, la

seguridad interior o exterior o la soberanía nacional".

También, responsabiliza al Estado para garantizar la calidad de las aguas, fijando requisitos en los sistemas de eliminación de escretas y determinando, previo análisis físico-químico y biológico, los eventos en que deben negarse, condicionarse o permitirse el vertimiento de residuos, basuras, desechos y desperdicios en una fuente receptora.

En la Parte IV de su Título XI, regula lo "del mar y de su fondo", consagrando en el Art.164 lo siguiente :

"Corresponde al Estado la protección del ambiente marino, constituido por las aguas, por el suelo, el subsuelo y el espacio aéreo del mar territorial y el de la zona económica y por las playas y recursos naturales renovables de la zona.

Esta protección se realizará con las medidas necesarias para impedir o prevenir la contaminación de la zona con sustancias que puedan poner en peligro la salud humana, perjudicar los recursos hidrobiológicos y menoscabar las posibilidades de esparcimiento o entorpecer los demás usos legítimos del mar. Entre esas medidas se tomarán las necesarias para :

- a- Determinar la calidad, los límites y

concentraciones permisibles de desechos que puedan arrojarse al mar y establecer cuáles no pueden arrojarse;

- b- Reglamentar, en coordinación con el Ministerio de Minas y Energía, el ejercicio de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos u otros recursos minerales marinos y submarinos o existentes en las playas marítimas, para evitar la contaminación del ambiente marino en general".

Es conveniente anotar que éste Código, en materia de protección y preservación del medio marino no es específico respecto a la contaminación procedente de fuentes terrestres.

5.2. LEY 10 DE 1,978

Esta, se conoce en Colombia como "Ley del Mar", y en ella se establece un mar territorial de 12 millas náuticas, se reiteran los derechos del País sobre la Plataforma Continental y en la "zona económica exclusiva" hasta 200 millas.

La dicha Ley, demarca el área del medio marino, en donde han de ejercerse la soberanía y la jurisdicción nacional. Luego, en el año de 1.979, se dictaron los decretos reglamentarios de ella, números 1874,1875,1876

142

y 1877. Sin embargo, sólo los dos primeros tienen relación con la sustancia de este asunto.

5.2.1. DECRETO 1874 DE 1.979

Crea el cuerpo de guardacostas y le entrega las funciones que le corresponden, entre éstas, la consistente en proteger el medio marino contra la Contaminación, al tenor del Numeral 5o. del Art.2o., así como la protección de los recursos naturales, de conformidad con el numeral 9o. del precepto citado.

5.2.2. DECRETO 1875 DE 1.979

Contiene varias normas sobre la prevención de la contaminación del medio marino y otras medidas afines. En primera instancia, define la contaminación marina como, la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o energías en el medio marino cuando produzcan o puedan producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligrosos para la salud, obstaculización de las actividades marinas, inclusive la pesca, deterioro de la calidad del agua del mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento. De igual manera, define como contaminante a "toda sustancia que por su naturaleza y/o concentración sea susceptible de causar

degradación del medio marino.

Es de anotar, que el anterior concepto de Contaminación es bastante semejante al establecido por el Convenio del Mar de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas.

Mediante este Decreto, se le entrega a la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR), la facultad de autorizar, previa solicitud, la descarga, derrame o vertimiento al mar de sustancias potencialmente contaminantes, siempre y cuando no sobrepasen los límites de regeneración del Medio correspondiente, para lo cual se valdrá, si lo estima pertinente, del concepto del Instituto Nacional de los Recursos Naturales y del Ambiente (INDERENA) del Ministerio de Salud Pública y/o del Instituto de Asuntos Nucleares.

Por otra parte, en relación con los seguros, el presente decreto trata por primera vez el tema y estipula la obligación de garantizar mediante pólizas, expedidas por compañías de seguros o bancos, la responsabilidad civil que pudiere derivarse de contaminación por embarcaciones de US \$500.000, según el transporte al cual se dedique y globales de US \$500.000 a US \$2'000.000.

5.3. CODIGO SANITARIO NACIONAL

Mediante la Ley 9a. de 1.979, se dictan medidas

sanitarias en general, en relación con el aspecto humano y los recursos naturales.

Se establecen normas para la protección de las aguas jurisdiccionales, endilgándole ésta responsabilidad al Ministerio de Salud, el cual se encargará de la determinación de las características deseables, teniendo en cuenta sus condiciones naturales y la conservación de ciertos límites, de acuerdo con las necesidades del uso y consumo humano.

Este código, prohíbe utilizar las aguas como lugar de disposición final de los residuos, excepto cuando exista autorización del Ministerio de Salud. También regula el sistema de alcantarillado y disposición de efluentes sujetándose a las normas, especificaciones de diseño y demás exigencias fijadas por el dicho Ministerio.

Los Decretos 2104,1594 y 1601 de Julio 26/83, Junio 26/84 y Junio 27/84, regulan o contienen disposiciones sanitarias sobre basuras, aguas y sanidad portuaria, en su orden, pero, en forma general y demasiado técnica, por lo que no se estudiarán.

5.4. CODIGO PENAL

El Decreto 100 de 1.980, consagra varios "tipos" penales, para la protección del medio ambiente,

El Libro II, Título V, Capítulo III, establece en varios artículos la protección a la salud pública. En efecto, el precepto 203 impone pena de prisión de seis (6) meses a tres (3) años, a quien viole medidas sanitarias adoptadas por la autoridad competente, para impedir la introducción o propagación de una epidemia, advirtiendo que si realmente ésta se produjese, la sanción podrá aumentarse hasta cinco (5) años.

Por otra parte, el Art.245, reprime con pena de uno (1) a seis (6) años de prisión a quien inocule virus, propague bacterias, o de cualquier otro modo origine, transmita o difunda enfermedad que pueda afectar los recursos fáunicos forestales, hidrobiológicos o agrícolas. Advirtiendo, que si se destruye o se inutiliza o de cualquier otro modo daña los recursos naturales, se le impondrá la misma pena y multa de \$100.000 a \$2'000.000 de pesos, siempre que el hecho no constituya otro punible.

De otra suerte, en su Art.247, sanciona con pena de prisión de uno (1) a seis (6) años a quien ilícitamente contamine el Ambiente, sin perjuicio de las acciones administrativas a que haya lugar.

Como se observa en las disposiciones transcritas, éstas protegen los recursos naturales, en forma demasiado

amplia o abstracta, por lo que en la práctica su aplicación es bastante difícil, máxime cuando alguna de ellas son preceptos subsidiarios.

CAPITULO SEXTO

LA AUTORIDAD MARITIMA NACIONAL

6. LA AUTORIDAD MARITIMA NACIONAL

En el país existe un organismo (DIMAR), debidamente estructurado, con oficinas a nivel Regional y Seccional, encargado de la vigilancia y control de las actividades marítimas hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las siguientes áreas :

- Aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo. y todos aquellos sistemas marinos y fluvio-marino.
- Mar territorial, zona contigua. zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos, aguas suprayacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar y puertos del país situados en su jurisdicción.
- Islas, islotes y cayos y, sobre los ríos que a continuación se describen :
 - a- Río Magdalena : Desde la desembocadura en Bocas de Ceniza hasta 27 Kms. aguas arriba.
 - b- Río Guainía o Río Negro : Desde el raudal Venado en el alto Guainía, hasta la Piedra del Cocuy en el Río Negro.
 - c- Río Amazonas : Desde la Boca Quebrada San Antonio hasta la Boca Atacuari.

- d- Río Orinoco : Desde Puerto Carreño hasta la desembocadura del Río Guasacabi en el Atabapo.
- e- Río Meta : Desde Puerto Carreño hasta la desembocadura del Caño de la Virgen cerca a la isla Manatí.
- f- Río Arauca : Desde Montañitas hasta la desembocadura del Brazo Bayonero siguiendo el límite con Venezuela.
- g- Río Putumayo : Desde los límites con Brasil hasta Puerto Asís, siguiendo el límite con Perú y Ecuador.
- h- Río Vaupés : Desde Mitú hasta los límites con el Brasil.
- i- Ríos Sinú, Atrato, Patía y Mira : Desde un kilómetro antes de la iniciación de sus deltas incluyendo sus desembocaduras en el mar.
- j- Canal del Dique : En el trayecto que une sus desembocaduras en la bahía de Cartagena hasta la desembocadura en la bahía de Barbacoas.

Teniendo en cuenta los derechos del país como "Estado del Pabellón", el mencionado organismo ejerce jurisdicción sobre los buques y artefactos navales, más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva. Así mismo, sobre las costas de la nación y las riberas

del sector de los rios en una extensión de 50 metros, medidos desde la línea de la más alta marea y más alta creciente hacia adentro.

Por otra parte, con base en la Ley 10 de 1.978 (Ley del Mar), Colombia ejerce soberanía total en el mar territorial, además debe cuidar y controlar, a través de la Armada Nacional, las 200 millas de la zona económica exclusiva.

6.1. DIMAR

La Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR), es la autoridad nacional que lleva a cabo las pautas trazadas por el Gobierno en materia marítima y tiene por fin la dirección, coordinación y control de las actividades en el medio marino, al tenor del Decreto 2.524 de Septiembre 18/84 y los reglamentos tendientes a la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país. Pertenece al Ministerio de Defensa y está agregada al Comando de la Armada Nacional.

6.1.1. FUNCIONES Y ATRIBUCIONES

Se trataran aquellas que tienen relación con el presente trabajo, es así como se observa que el mencionado

Decreto en su Art.5 le concede la DIMAR la facultad de dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad tanto de la navegación en general, como de la vida humana en el mar, la búsqueda y salvamentos marítimos y fijar la dotación de personal para las naves.

De igual manera, dicha Entidad autoriza y controla las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales; asimismo, dirige y controla lo relacionado con el transporte marítimo internacional y de cabotaje, público o privado; asigna, varía o cancela rutas y servicios y establece las condiciones para la prestación de los mismos. Además, coordina, fiscaliza y vela por el cumplimiento de los preceptos nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino y por último, asesora al gobierno sobre Acuerdos, Convenios y Tratados Internacionales en materia marítima y vela por la ejecución de éstos.

6.1.2. PODER SANCIONATORIO

Con base en el numeral 27 del Art.5o. del Decreto Ley

2324 de 1.984, la dirección general directamente o a 152

través de las Capitanías de Puerto, debe :

"Adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la jurisdicción de la Dirección General Marítima y Portuaria, por violación a otras normas que regulan las actividades marítimas e IMPONER LAS SANCIONES CORRESPONDIENTES". (Mayúsculas fuera del original).

Como se observa con claridad meridiana, esta Entidad tiene competencia para hacer las averiguaciones tendientes a constatar la contaminación del medio marino, independientemente de la causa, fuente o motivo que la produzca. Para cumplir con estos fines, cada Capitanía del Puerto, ya sea de primero o segundo grado, tiene su oficina jurídica encargada de asesorar al respectivo Capitán en la actuación pertinente ~~presentarle los proyectos de providencia o fallo, de acuerdo al material probatorio existente en el expediente.~~

6.1.3. ESTRUCTURA DE LA DIMAR

Atendiendo el Decreto Ley 2324 de 1.984 la Dirección General Marítima y Portuaria presenta la siguiente organización :

- a- Director General.
- b- Secretaría General.
- c- Oficina Jurídica.
- d- Oficina de Planeación
- e- División de litorales e investigaciones marinas.
- f- División de Transporte Marítimo.
- g- División de Gente y Naves.
- h- División Administrativa.
- i- Oficinas Regionales y Seccionales, dentro de éstas aparecen :

- Capitanías de Puerto de primera categoría.
- Capitanías de Puerto de segunda categoría.
- Señalización Marítima del Atlántico.
- Señalización Marítima del Pacífico.
- Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas de Cartagena (CIOH).
- Centro de Control de Contaminación Marina del Pacífico en Tumaco.

Ver cuadro anexo.

NIVEL NACIONAL

NIVEL REGIONAL

MINISTERIO DE DEFENSA

ARMADA NACIONAL

DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA

CONCEJO MARITIMO Y PORTUARIO

OFICINA JURIDICA

SECRETARIA GENERAL

DIVISION DE LITORALES E INVESTIGACIONES MARINA

OFICINA DE PLANEACION

DIVISION DE GENTE Y NAVES

DIVISION DE TRANSPORTE MARITIMO

DIVISION ADMINISTRATIVA

OFICINAS REGIONALES Y SECCIONALES

CAPITANIAS DE PUERTO DE PRIMERA CATEGORIA

CAPITANIA DE PUERTO DE SEGUNDA CATEGORIA

SEÑALIZACION MARITIMA DEL ATLANTICO

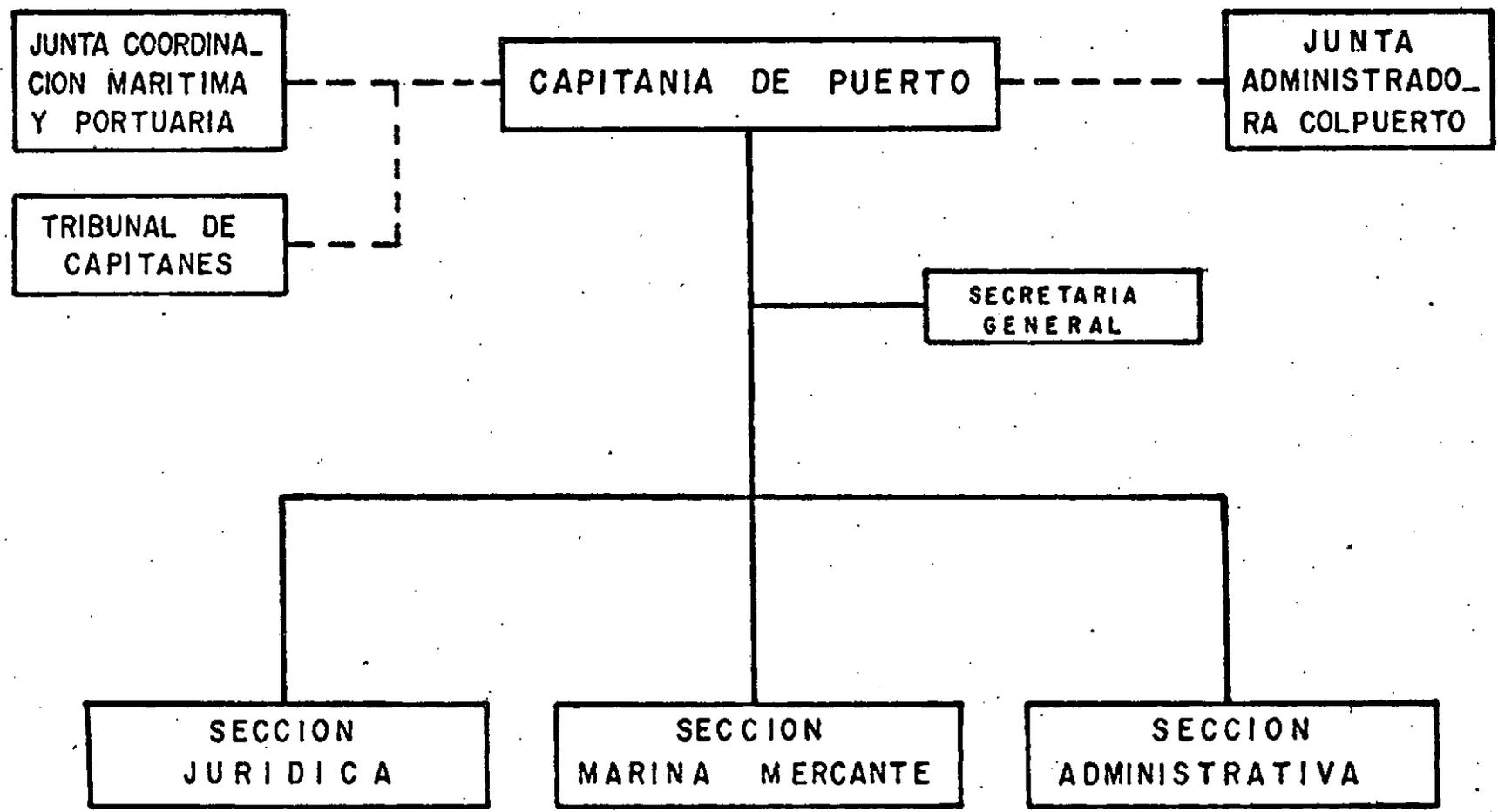
SEÑALIZACION MARITIMA DEL PACIFICO

CENTRO DE INVESTIGACIONES OCEANOGRAFICAS E HIDROGRAFICAS - C/GENA.

CENTRO DE CONTROL Y DE CONTAMINACION MARINA DEL PACIFICO

CONVENCIONES

— LINEA DE AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD
- - - ASESORIA



6.1.4. ORGANISMO ASESOR

Existe un cuerpo de consulta y asesoría, denominado Consejo Marítimo y Portuario, encargado de estudiar y analizar los aspectos técnicos relacionados con el desarrollo marítimo y portuario, que sean puestos a su consideración por parte de la DIMAR, con el objeto de que efectúe las sugerencias que crea convenientes.

La dicha Entidad, teóricamente debe reunirse una vez mensualmente, sin perjuicio que cuando el Director General lo estime del caso, haga la respectiva convocatoria o citación. Requiere la mitad más uno de sus integrantes para tomar decisiones, y las sugerencias se aprueban por la mayoría de los asistentes.

El mencionado Consejo, está conformado por :

- 1- El Director General Marítimo y Portuario, quien lo preside.
- 2- Un Delegado permanente del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- 3- Un Delegado permanente del Ministerio de Desarrollo Económico.
- 4- Un Delegado permanente del Ministerio de Obras

Públicas.

- 5- Un Delegado permanente del INCOMEX.
- 6- Un Representante de los Armadores de Transporte Marítimo Internacional.
- 7- Un Representante de los Armadores de Transporte de Cabotaje.
- 8- Un Representante de los Armadores Pesqueros.
- 9- Un Representante de los Astilleros de la Construcción Naval.
- 10- Un Representante de la Empresa Puertos de Colombia.
- 11- Un Representante de la Comisión Colombiana de Oceanografía.
- 12- Un Representante de los Usuarios del Transporte Marítimo.

6.2. PROCEDIMIENTO EN LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES
O SINIESTROS MARITIMOS

Se estima accidentes o siniestros marítimos los definidos previamente por la ley, por los tratados y convenios internacionales, estén o no suscritos por

Colombia y por la costumbre nacional o internacional.

El Art.26 del Decreto 2324/84, trae algunos ejemplos e ellos, a saber :

- 1- El Naufragio.
- 2- El Encallamiento.
- 3- El abordaje
- 4- La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas.
- 5- La arribada forzosa.
- 6- La contaminación marina, al igual que toda situación originadora de un riesgo grave de contaminación marina.
- 7- Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

6.2.1. FUNCIONARIOS COMPETENTES

El Capitán de Puerto en primera instancia y el Director

General Marítimo y Portuario en segunda, serán competentes para investigar y fallar los accidentes y siniestros marítimos, ocurridos en las áreas de jurisdicción comprendidas hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, o siniestros fuera de las respectivas áreas, cuando el primer puerto de recalada sea Colombiano.

6.2.1.1. TRIBUNAL DE CAPITANES

El Capitán de Puertos, puede constituir con tres personas un Tribunal de Capitanes, con el fin de que lo asesoren en una de dichas investigaciones, por accidentes o siniestros marítimos. Para ser miembro de este tribunal, se requiere ser : Capitán de Altura o Ingeniero Jefe, u Oficial Superior de la Armada Nacional en servicio activo o en retiro, o Perito Naval inscrito, de la categoría A o equivalente

El dicho cargo es de forzosa aceptación, a menos que exista alguna de las causales de impedimento prevista para los "auxiliares de la justicia"; en el evento que el Designado no tome posesión oportuna del cargo o no cumpla con su misión, será reemplazado y se le impondrán las sanciones correspondientes, de conformidad con la Ley (C.de P.Civil).

Por otra parte, tanto el Capitán de Puerto como los Miembros del Tribunal, son recusables al tenor del Art.142 del C.de P. Civil, pero, este incidente sólo podrá plantearse por el interesado hasta el día siguiente a aquel en que se vincule a la investigación. La dicha recusación es resuelta por el Capitán de Puerto en única instancia; y, en el evento que se presente contra él y no la acepte, remitirá la actuación al Director General Marítimo y Portuario quien resolverá de plano. Además de colaborar en el estudio de las cuestiones técnicas de la investigación el Tribunal de Capitanes, con la presencia mínima de dos de sus integrantes, puede solicitar e intervenir en la práctica de las pruebas que estime convenientes; y clausuradas las averiguaciones por el Capitán de Puerto, deberá rendir un dictamen pericial sobre los siguientes puntos:

- 1- Circunstancias en las cuales se produjo el accidente o siniestro, analizando los aspectos técnicos y náuticos importantes.
- 2- Calificar la conducta de las personas involucradas y del estado de la nave, artefacto o plataforma, desde los puntos de vista técnico y náutico.
- 3- Pronunciamiento razonado sobre si hubo culpa y a

quien es imputable.

4- Avalúo de los daños.

5- Los demás aspectos que le sean solicitados por el Capián de Puerto, de oficio o a petición de parte.

En la práctica, este Organo asesor-técnico, se constituye en aquellas investigaciones complejas y de bastante envergadura; en los otros casos, los cuales son mayoría se acude al nombramiento de peritos, por ser más funcionales y estar más acordes con la celeridad que debe darse en estas indagaciones.

6.2.2. ACTUACION PROCESAL

En forma oficiosa o por petición de persona interesada, deberá iniciarse la investigación dentro del día siguiente a la noticia del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto Colombiano o a la presentación de la protesta o demanda.

6.2.2.1. AUTO "CABEZA DE PROCESO"

El auto que decreta la apertura de la investigación debe contener lo siguiente :

1- Una relación de las pruebas que habrán de

practicarse para el esclarecimiento de los hechos, fijando los días y horas correspondientes, con el fin de llevarlas a cabo.

2- Dispondrá las notificaciones pertinentes, en especial a los presuntos responsables.

3- En el evento de estar constituido el Tribunal de Capitanes, se le pedirá en la primera audiencia presente un avalúo de los daños, con el objeto de fijar las cauciones necesarias; en el supuesto que no exista el Organismo asesor, el Capitán de Puerto tomará las medidas del caso.

6.2.2.2. PRUEBAS Y HECHOS A ESTABLECER

Una vez notificado el proveído descrito, en forma personal a los interesados y mediante fijación en Estado, se procede a la realización de la primera audiencia, la cual es dirigida por el Capitán de Puerto y en ésta se practican las pruebas previamente señaladas, es decir, se receptionan testimonios, bajo la gravedad del juramento, se incorporarán al proceso los documentos que las partes presenten etc. Es de resaltar que esta diligencia, los llamados a intervenir, deberán presentar, al tenor del Art. 37 del Decreto 2324/84, un

escrito que contenga lo siguiente :

- a- Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado.
- b- Lo que pretende demostrar dentro de la investigación expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga.
- c- Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones.
- d- Los fundamentos de derecho que invoque.
- e- Las pruebas acompañadas que pretende hacer valer y pedirá las que quiera se decreten por el Capitán del Puerto.
- f- La dirección de la Oficina o habitación donde él o el representante o representado recibirán notificaciones personales.
- g- La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles responsables o interesados, y los demás aspectos, que considere pertinentes.

Las pruebas practicadas se analizaran por el Capitán de Puerto, de conformidad con las reglas de la "sana

crítica" o "persuasión racional".

Ahora bien, según el Art.43 del mencionado Decreto, en el transcurso de la investigación, deberá acreditarse y verificarse lo siguiente :

- 1- Lugar y hora del accidente o siniestro.
- 2- La visibilidad, condiciones de tiempo y de mar.
- 3- El estado del buque o buques y sus equipos.
- 4- Los libros de bitácora y órdenes a las máquinas y/o registradores automáticos.
- 5- Los certificados de matrícula y patente de navegación.
- 6- Los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estimen necesarios.
- 7- La licencia de navegación del Capitán o Capitanes de las naves oficiales y de las tripulaciones que se consideren del caso.
- 8- El croquis sobre la carta de navegación del lugar

del accidente o siniestro con indicación del tiempo, posición, rumbos etc.

9- Los demás elementos que a juicio del Capitán de Puerto o del Tribunal de Capitanes, deban ser aportados, tales como la inspección ocular, los documentos de carga, libros de hidrocarburos y el avalúo de los daños.

6.2.2.3. ALEGACION FALLO Y NOTIFICACION

Clausurada la investigación, se dará traslado a las partes por el término común de tres (3) días, con el fin de que presenten los alegatos de conclusión; luego, el Tribunal de Capitanes deberá emitir su concepto, para lo cual tendrá un período máximo de cinco (5) días.

El Capitán de Puerto, con base en el material probatorio recaudado y analizando las alegaciones de los intervinientes, dictará el fallo de primera instancia, en los diez (10) días siguientes. Este, se notificará personalmente a las partes que concurren a la Secretaría dentro de los tres (3) días posteriores, sino concurrieren se les comunicará por Edicto, que se fijará en un lugar visible del dicho recinto, por cinco (5)

días. La notificación se entenderá surtida al vencimiento del mencionado término.

Es de resaltar, que en las investigaciones adelantadas por contaminación o accidentes o siniestros marítimos, que amenacen gravemente el medio marino, el auto mediante el cual se declara la apertura de las averiguaciones, debe notificarse personalmente, al Procurador General de la Nación o al Procurador Distrital o Regional si lo hubiere, o al Fiscal del Tribunal Superior del Distrito Judicial, que tenga jurisdicción sobre la capitania de puerto investigadora. Así mismo, el fallo que se tome deberá comunicarse, en forma personal, a alguno de los nombrados funcionarios.

De igual manera, se procederá en los accidentes o siniestros marítimo en que estén involucrados buques o artefactos navales de la Armada Nacional, notificándose al Secretario General del Ministerio de Defensa y al Procurador Delegado para las Fuerzas Militares, a fin de que representen los intereses de la Nación.

6.2.2.4. RECURSOS

Contra las providencias o fallos que profiera el Capitán de Puerto, proceden los recursos de Reposición y Apelación. Estos, deberán reunir los presupuestos

establecidos por el Art.52 del Código Contencioso Administrativo, en caso contrario, el funcionario competente los rechazará.

En las audiencias se pueden tomar decisiones, contra las cuales sólo procede el recurso de reposición, que debe proponerse en forma verbal y ha de ser resuelto en la misma diligencia. Sin embargo, los pronunciamientos que decidan incidentes de nulidad y la recusación del Capitán de Puerto, admiten el recurso de apelación, el cual se concederá en el efecto suspensivo.

6.2.2.5. SEGUNDA INSTANCIA

En segunda instancia, pueden practicarse pruebas durante un término que no supere los treinta días, como tampoco sea inferior a diez días. Precluido éste, el expediente quedará a disposición de las partes, por cinco días, para que aleguen de conclusión. Una vez vencido el dicho periodo, el Director General Marítimo y Portuario dictará el fallo que corresponda, el cual se notificará en la forma explicada.

La sentencia de primera o segunda instancia puede aclararse, corregirse y adicionarse, de conformidad con lo dispuesto por los Arts.309,310 y 311 del C.de P. Civil.

Por último, las multas que lleguen a imponerse mediante el procedimiento descrito anteriormente, prestan mérito ejecutivo, haciéndose efectivas por la jurisdicción coactiva.

CONCLUSIONES

1. Es evidente, que las normas tanto de Derecho Internacional como de Derecho Interno, buscan un Orden Económico más justo y equitativo, en el campo marítimo, para beneficio de la humanidad.
2. El reconocimiento de las doscientas (200) millas como "Zona Económica Exclusiva", le ofrece a los Estados nuevas posibilidades para la explotación de los recursos del medio marino, pero, al mismo tiempo, le entrega mayores responsabilidades y obligaciones, como son las de ejercer su soberanía en debida forma y velar por la preservación y protección de esa extensa área.
3. Los Estados, deben adecuar y armonizar su legislación con los mandatos de la Convención de Derecho del Mar de 1982, y de esta manera, contribuir a la convivencia pacífica y ordenada y al progreso de los pueblos.
4. La Organización Marítima Internacional (OMI), como el Derecho Internacional, presenta "La carencia" de los mecanismos coactivos o poder coercitivo, con el fin de que los Estados cumplan las instrucciones impartidas por ella.

- 5. Para exonerar de responsabilidad, por vertimientos - causados como consecuencia de las averías imposibles de evitar y por derrames originados, a pesar de haberse tomados las previsiones razonables, debe adelantarse una investigación profunda, amplia y minuciosa, que lleve al investigador, en forma objetiva, a la convicción y certeza de que el desastre debía ocurrir, porque de no ser así, a de imponer al infractor la sanción pertinente.

- 6. En los Convenios de la OMI, se consagra la aplicación de la ley correspondiente al "Estado del Pabellón", en los casos de contaminación, sin embargo, esta disposición es inconveniente y perjudicial porque quien debe adelantar las averiguaciones e imponer las sanciones respectivas, es el Estado afectado con el dicho fenómeno, ejerciendo su soberanía a plenitud y rindiendo culto al "Principio de Territorialidad".

- 7. Los países que no han suscrito el MARPOL/73, y consecuentemente, tienen vigente el OILPOL/54, deben actualizarse ya que el primero de éstos regula una mayor cantidad de aspectos que el segundo, en mejor forma y acorde con los avances del Transporte Marítimo Internacional.

8. El Convenio de la OMI en relación con la Responsabilidad Civil por daños causados por hidrocarburos, debe acogerse por la Legislación Colombiana, con el fin de darle mayor protección a los "afectados" por la contaminación marina. Desde julio del presente año (1988), este Convenio se encuentra en el Congreso, en trámite de aprobación.

9. Ninguno de los Convenios estudiados, incluyen la explotación de los recursos minerales del mar y la radioactividad como fuentes de contaminación, pero, puede recurrirse a la Convención de Derecho del Mar de 1982, una vez entre en vigor, sin perjuicio de la aplicación de los Convenios Especificos sobre la materia, porque "los Estados tiene la obligación de proteger y preservar el medio marino".

10. Es conveniente que a los contratos celebrados por Colombia con las diferentes compañías, dedicadas a la explotación de los recursos minerales y biológicos del medio marino, se les introduzca una "cláusula ambiental", tendiente a proteger eficazmente el dicho medio.

11. El gobierno, debe incentivar a las empresas colombianas con medidas tales como excenciones o

reducciones de impuestos, préstamos especiales, asesorías técnicas e investigativas, con el fin de solucionar el problema de las importaciones pesqueras.

12. Debe recopilarse toda la legislación, relacionada con el tema, con el objeto de formar un "Código del Mar" que contenga:

a) Una reglamentación de las diferentes actividades que se desarrollan en su medio y así, delimitar y clarificar la competencia de las Instituciones que participan en la protección y preservación de las aguas marinas, las sanciones que han de aplicarse, de acuerdo en la zona donde ocurra el siniestro, existiendo la posibilidad de imponerse medidas, distintas a las pecuniarias, siempre y cuando ello suceda en el mar territorial.

b) Unos "tipos" penales específicos para la represión, en caso de degradación de los ecosistemas marinos, provenientes de cualquier fuente de contaminación en la que incida la mano del hombre. Además, estipular la modalidad culposa, tanto en los preceptos existentes como

en los que lleguen a establecerse.

13. La Bahía de Cartagena se considera como un área de manejo especial, al tenor del Decreto 1741/78, presentándose dificultades al no determinarse con exactitud cuál es la entidad (DIMAR, INDERENA o MINISTERIO DE SALUD), que deberá adelantar la investigación en caso de contaminación, cualquiera que sea la fuente que la produzca; sin embargo, parece lógico pensar que el organismo competente para ello es la Dirección General Marítima y Portuaria, ya que el Decreto 2324/84, reorganizador de ésta, es posterior a los anteriores ordenamientos por lo que prevalece, acordes con las reglas de interpretación del Código de Procedimiento Civil.

14. Creación de un Ministerio del Mar, a fin de que se encargue de la coordinación, control, manejo y organización de los aspectos relacionados con el medio marino, tales como la conservación de los recursos hidrobiológicos, la protección de las costas y playas, la navegación, la explotación de sus minerales, la concesión de las aguas marinas, etc., para lo cual quedarían bajo su mando y tutela, todos los organismos y entidades descentralizadas correspondientes, fusionando algunas de ellas y

trasladando funcionarios de los otros Ministerios, que actualmente tienen la responsabilidad de las actividades de este sector, con el objeto de no aumentar la burocracia.

BIBLIOGRAFIA

DEL CASTILLO MARTINEZ, Antonio. Nuevo Orden Juridico de los Mares y de la Pesca, Segunda Edición, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, 1983.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. El Nuevo Derecho del Mar, Editorial Imprenta Nacional, Bogotá, 1983. ✓

SALON FRANCO, Nicolás. Aspectos actuales del Derecho del Mar - Reseña Histórica-Jurídica, Editorial Imprenta Nacional, Bogotá, 1986. ✓

COLEGIO DE ABOGADOS ESPECIALISTAS EN DERECHO AMBIENTAL - Derecho Ambiental Colombiano - I, Editora Guadalupe Ltda., Bogotá, 1979.

MINISTERIO DE DEFENSA - ARMADA NACIONAL. Decreto Ley - 2324/84, Editorial Imprenta Nacional, Bogotá, 1984.

ORTEGA TORRES, Jorge. Constitución Política de Colombia, Editorial Temis, Octava Edición, Bogotá, 1987. ✓

MINISTERIO DE SALUD, Código Sanitario Nacional, Editorial Imprenta Nacional, Bogotá, 1982.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, Ley 100. de 1978, Editorial Imprenta Nacional, Bogotá, 1980. ✓

-----, Decreto 1874 de 1979, Editorial Imprenta Nacional, Bogotá, 1980.

-----, Decreto 1875 de 1979, Editorial Imprenta Nacional, Bogotá, 1980.

ARENAS, Antonio Vicente. Comentarios al Código Penal -
Colombiano, Parte Especial, Volumen I, Tomo II, -
Quinta Edición, Editorial Temis, Bogotá, 1983.

SEMINARIO TALLER COMISION PERMANENTE DEL PACIFICO SUR,
Editorial Ecuador, Quito, 1982.

-----, Plan Regional de Contingencia, #12, 1982