

BRASIL Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO DE UN BUQUE NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS¹

BRASIL E A RESPONSABILIDADE CIVIL DO PROPRIETÁRIO DE UM NAVIO EM RELAÇÃO AOS DANOS DECORRENTES DA CONTAMINAÇÃO POR HIDROCARBONETOS

BRAZIL AND THE SHIPOWNER'S CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

Norman A. Martínez Gutiérrez²

ÍNDICE: 1 CONSIDERACIONES PRELIMINARES; 2 EL CLC; 2.1 Adopción y Entrada en Vigor; 2.2 Ámbito de Aplicación; 2.2.1 *Tipos de daño cubiertos por el Convenio*; 2.2.2 *Aplicación territorial*; 2.2.3 *Exclusiones*; 2.3 Personas Responsables; 2.4 Fundamentos Legales de la Responsabilidad Civil del Propietario; 2.5 Limitación de la Responsabilidad; 2.5.1. *Los límites de la responsabilidad*; 2.5.2 *Constitución del fondo*; 2.5.3 *Prevención de acciones contra otros bienes del propietario*; 2.6 El Seguro Obligatorio; 2.6.1 *La cuantía de seguro obligatorio*; 2.6.2 *El certificado de seguro obligatorio*; 2.7 El Derecho de Acción Directa; 2.8 Plazos; 2.9 Jurisdicción; 2.10 Reconocimiento y Ejecución de Fallos; 3 EL CLC 1992; 3.1 Ámbito de Aplicación; 3.1.1 *Tipos de daño cubiertos por el Convenio*; 3.1.2 *Aplicación territorial*; 3.2 Personas Responsables; 3.3 Fundamentos Legales de la Responsabilidad Civil del Propietario; 3.4 Limitación de la Responsabilidad; 3.5 El Seguro Obligatorio; 3.6 Jurisdicción; 4 Conclusiones Finales; Referencias de las Fuentes Citadas.

¹ Este artículo forma parte de un proyecto de investigación mayor en relación al impacto en el derecho marítimo brasileño de los convenios internacionales que regulan la limitación de la responsabilidad civil en el transporte marítimo. El proyecto de investigación cuenta con el apoyo de CAPES y esta siendo realizado a través de una cooperación con el Programa de Maestría y Doctorado en Ciencias Jurídicas de la Universidade do Vale do Itajaí (www.univali.br/ppcj), coordinado por el Prof. Dr. Osvaldo Agripino de Castro Junior de Brasil y por el Prof. Dr. Norman A. Martínez Gutiérrez del *IMO International Maritime Law Institute* con sede en Malta.

² Advogado, Master of Laws (LL.M.) e Doctor of Philosophy (Ph.D.) em Direito Marítimo Internacional (IMO International Maritime Law Institute – IMLI, Malta). Senior Lecturer, IMO International Maritime Law Institute – IMLI, Malta e Pesquisador Visitante Estrangeiro, com apoio da Capes, no Programa de Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica da Univali (Itajaí/SC).

RESUMEN

La tragedia del *Torrey Canyon* en 1967 concientizó a la comunidad internacional sobre la necesidad de establecer un régimen internacional para garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufren daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los buques. Con esto en mente, el CLC fue aprobado en 1969 para regular la responsabilidad civil del propietario de un buque en relación a daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Brasil ratificó este Convenio en 1976 y lo incorporó a su legislación nacional en 1977. Sin embargo, los desastres ambientales causados por contaminación por hidrocarburos procedentes del *Amoco Cádiz* en 1978 y del *Haven* en 1991 dieron lugar a una revisión del Convenio, la cual se realizó a través del Protocolo de 1992. El Protocolo de 1992 reformó el CLC en muchos aspectos importantes, incluyendo una ampliación en el ámbito de aplicación territorial, la introducción de una canalización de responsabilidad más estricta y un incremento considerable en los límites de la responsabilidad del propietario del buque. Este Protocolo aún no ha sido ratificado por Brasil. En virtud de lo anterior, este artículo ofrece un estudio de los elementos principales del CLC y analiza las enmiendas introducidas por el Protocolo de 1992 con el fin de explicar el marco normativo internacional en esta importante área del derecho marítimo ambiental, identificando así los posibles beneficios que una posible adhesión al Protocolo de 1992 brindaría al derecho marítimo brasileño.

PALABRAS-CLAVE: acción directa; canalización de la responsabilidad; CLC; CLC 1992; Convenio LLMC; daños debidos a contaminación; hidrocarburos; jurisdicción; limitación de la responsabilidad; medidas preventivas; personas responsables; plazos; reconocimiento y ejecución de fallos; responsabilidad objetiva; responsabilidad civil; seguro obligatorio.

RESUMO

A tragédia do *Torrey Canyon* em 1967 conscientizou a comunidade internacional sobre a necessidade de estabelecer um regime internacional para garantir uma indenização razoável às pessoas que sofrem danos causados pela contaminação resultante de derrames ou descargas de hidrocarbonetos procedentes dos navios. Com isto em mente, a CLC foi aprovada em 1969 para regular a responsabilidade civil do proprietário de um navio em relação aos danos decorrentes da contaminação por hidrocarbonetos. O Brasil ratificou esta Convenção em 1976 e a incorporou na sua legislação nacional em 1977. Sem embargo, os desastres ambientais causados por contaminação de hidrocarbonetos procedentes do *Amoco Cádiz* em 1978 e do *Haven* em 1991 demandaram uma revisão da Convenção, que foi feita por meio do Protocolo de 1992. O Protocolo de 1992 reformou a CLC em muitos aspectos importantes, incluindo uma ampliação no âmbito de aplicação territorial, a introdução de um direcionamento da responsabilidade e aumento considerável dos limites da responsabilidade do proprietário do navio. Este Protocolo ainda não foi ratificado pelo Brasil. Diante disso, este artigo oferece um estudo dos elementos principais

da CLC e analisa a emendas introduzidas pelo Protocolo de 1992 objetivando explicar o marco normativo internacional nesta importante área do direito marítimo ambiental, identificando, assim, os possíveis benefícios que a acessão ao Protocolo de 1992 brindaria ao direito marítimo brasileiro.

PALABRAS-CLAVE: ação direta; direcionamento da responsabilidade; CLC; CLC 1992; Convenção LLMC; danos decorrentes de contaminação, hidrocarbonetos; jurisdição; limitação da responsabilidade; medidas preventivas; pessoas responsáveis; prazos; reconhecimento e execução das decisões; responsabilidade objetiva; responsabilidade civil; seguro obrigatório.

ABSTRACT

The *Torrey Canyon* tragedy of 1967 made the international community realize the need to establish an international regime to ensure an adequate compensation to victims of oil pollution damage from ships. With this in mind, the CLC was adopted in 1969 to regulate the civil liability of the shipowner for oil pollution damage. Brazil ratified the Convention in 1976 and incorporated it into domestic law in 1977. However, the marine environmental disasters caused by oil pollution damage from the *Amoco Cádiz* in 1978 and the *Haven* in 1991 led to a revision of the Convention, which was effected through the 1992 Protocol. The 1992 Protocol amended the CLC in many important aspects, including an enhancement to the territorial scope of application, the introduction of a stricter channelling of liability and a considerable increase to the shipowner's limits of liability. This Protocol has not been acceded to by Brazil. In the light of the foregoing, this article offers a study of the main elements of the CLC and analyzes the amendments introduced by the 1992 Protocol to explain the international legal framework in this important area of marine environmental law, thus identifying the possible benefits that an accession to the Protocol would bring to Brazilian Maritime Law.

KEYWORDS: direct action; channelling of liability; CLC; CLC 1992; LLMC Convention; pollution damage; oil; jurisdiction; limitation of liability; preventive measures; persons liable; time limits; recognition and enforcement of judgments; strict liability; civil liability; compulsory insurance.

1 CONSIDERACIONES PRELIMINARES

En la mañana del 18 de marzo de 1967 el buque petrolero *Torrey Canyon*, enarbolando el pabellón de Liberia, se encalló en el arrecife de Seven Stones del

Reino Unido.³ Durante los días siguientes, a pesar de las medidas de respuesta tomadas por el Reino Unido,⁴ la totalidad de su cargamento de 120,000 toneladas de petróleo crudo fue derramada en el mar contaminando cientos de millas de la costa.⁵ Este fue un incidente de contaminación sin precedentes y como respuesta, la Organización Consultativa Marítima Internacional (IMCO) estableció el Comité Jurídico para afrontar las repercusiones de este incidente.⁶

Como respuesta al incidente del *Torrey Canyon*, el Comité Jurídico se dio a la tarea de preparar dos convenios internacionales: el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Intervención)⁷ y el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (CLC). En la preparación del CLC el Comité Jurídico fue asistido por el Comité Marítimo Internacional (CMI) el cual preparó el borrador preliminar del texto del Convenio.⁸

El propósito de este estudio es presentar un bosquejo general de las disposiciones del CLC en su versión original (versión aplicable en Brasil),⁹ y explicar los cambios introducidos por el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a

³ BALKIN, Rosalie. "The Rise and Rise of IMO's Liability and Compensation Regimes" en NDIAYE, Tafsir Malick y WOLFRUM, Rüdiger (eds). *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*. Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2007, p. 687.

⁴ El Reino Unido utilizó todos los medios de respuesta conocidos en aquel momento, incluyendo el lavado de las playas contaminadas con detergentes y la utilización de los aviones bombarderos de la *Royal Air Force* para quemar la carga. En este punto ver HILL, Christopher. *Maritime Law*. Sixth edition, London/Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd., 2003, p. 424.

⁵ LIBRANDO, Gaetano. "The Influence of the *Torrey Canyon* Incident on the Liability and Compensation Regimes Developed under the Auspices of the IMO" en MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. (ed.). *Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*. London/New York: Routledge, 2010, p. 315.

⁶ MITROPOULOS, Efthimios E. "IMO: 60 Years in the Service of Shipping" en MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. (ed.), *op. cit.*, p. 7 en p. 14. Inicialmente el Comité Jurídico fue establecido como un Comité *ad hoc* para afrontar las repercusiones legales del incidente del *Torrey Canyon*. Posteriormente, en 1975, fue elevado a la categoría de órgano permanente de la Organización. Ver BALKIN, Rosalie, *op. cit.*, p. 688.

⁷ La necesidad de este Convenio se hizo evidente considerando que, al haber el *Torrey Canyon* encallado fuera de las aguas territoriales del Reino Unido, las medidas de respuesta adoptadas por el Reino Unido fueron consideradas contrarias al derecho internacional entonces vigente. En este punto ver BATES, John. *United Kingdom Marine Pollution Law*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1985, p. 27.

⁸ Gran parte del contenido del CLC surge de la presentación inicial del Reino Unido al Consejo de la IMCO (Documento C/ES.III/3, para. 14(2) citado en BALKIN, Rosalie, *op. cit.*, p. 688) en el cual se sugirió que:

[...] *ya que las causas de tal daño son inherentes en el tipo y cantidad de este cargamento, debe considerarse si los propietarios o armadores de buques petroleros deben aceptar responsabilidad, independiente de negligencia, para cubrir daños por contaminación causados por accidentes de buques petroleros ... En cualquier caso debería considerarse (a) si alguna forma de seguro podría hacerse obligatoria y (b) si se deberían de acordar principios especiales para habilitar a los Gobiernos y otras personas perjudicadas para recuperar los costes de combatir la contaminación marítima, limpieza de playas contaminadas, etc.* [Traducción del autor].

⁹ Brasil depositó su instrumento de ratificación al CLC el 17 de diciembre de 1976 y el Convenio fue promulgado en Brasil a través del Decreto No. 79.437 de 28 de marzo de 1977.

contaminación por hidrocarburos, 1969¹⁰ para identificar después, los posibles beneficios que una posible adhesión al CLC 1992 brindaría al derecho marítimo brasileño.

2 EL CLC

El CLC fue el primer Convenio internacional que reguló el tema de la responsabilidad y compensación¹¹ por daños debidos a contaminación proveniente de los buques.¹² Previo a su adopción, la responsabilidad por daños por contaminación causados por derrames o descargas de hidrocarburos de los buques estaba basada en las reglas generales de la responsabilidad extra-contractual (*tort* en los sistemas Anglosajones)¹³ y dicha responsabilidad podía ser limitada en base a los convenios generales de limitación de responsabilidad vigentes entonces.¹⁴

2.1 Adopción y Entrada en Vigor

Consciente de los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel, una Conferencia Diplomática convenida por la IMCO aprobó el CLC para "garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los barcos"¹⁵ y para "adoptar a escala internacional reglas y procedimientos uniformes para dirimir toda cuestión de responsabilidad y prever una indemnización equitativa en tales

¹⁰ De acuerdo al Artículo 11 del Protocolo de 1992, el CLC y el Protocolo de 1992 se leerán e interpretarán entre las Partes del Protocolo como un instrumento único, el cual se conocerá como el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (CLC 1992).

¹¹ Es pertinente mencionar que la compensación disponible bajo el CLC (reformado) esta complementada por la compensación prevista en otros convenios internacionales, por ejemplo, el Convenio internacional para la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo), reformado por el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo 1992), y el Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo Complementario). Estos convenios internacionales serán objeto de un estudio separado.

¹² MENSAH, Thomas. "Civil Liability and Compensation for Environmental Damage in the 1982 Convention on the Law of the Sea" en BASEDOW, Jürgen, MAGNUS, Ulrich y WOLFRUM, Rüdiger (eds). *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 & 2008*. Verlag/Berlin/Heidelberg: Springer, 2010, p. 3 en p. 8.

¹³ FAURE, Michael y HUI, Wang. "Financial Caps for Oil Pollution Damage: China and the International Conventions" en FAURE, Michael y HU, James (eds). *Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage: Recent Developments in Europe, China and the US*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2006, p. 317 en p. 318.

¹⁴ Los convenios generales de limitación de responsabilidad vigentes al momento de la adopción del CLC eran el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques, 1924 (Convenio de 1924) y el Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, 1957 (Convenio de 1957). En este sentido ver MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*. London/New York: Routledge, 2011, pp. 18-21.

¹⁵ Preámbulo del CLC.

casos".¹⁶ El Convenio fue aprobado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 y entró en vigor a nivel internacional el 19 de junio de 1975.¹⁷

2.2 **Ámbito de Aplicación**

El ámbito de aplicación del CLC se delimita en atención a dos criterios básicos, uno material (dependiendo del tipo de daño cubierto por el Convenio) y otro geográfico (dependiendo del lugar donde el daño es causado).¹⁸

2.2.1 **Tipos de daño cubiertos por el Convenio**

El Artículo II establece que el CLC se aplica exclusivamente a los "daños por contaminación" y a las "medidas preventivas". Por lo tanto, es importante entender el significado de los términos "daños por contaminación" y "medidas preventivas".

El Artículo I(6) define los daños por contaminación como

[...] pérdidas o daños causados fuera del barco^[19] que transporte los hidrocarburos por la contaminación^[20] resultante de derrames o descargas procedentes del barco, dondequiera que ocurran tales derrames o descargas; e incluye el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños causados por tales medidas preventivas.

En esta definición puede observarse que los daños por contaminación referidos en el Artículo II son daños causados por hidrocarburos procedentes de barcos,²¹ lo cual hace necesario clarificar las definiciones de los términos "hidrocarburos" y "barco". En este sentido, el Artículo I(5) define los hidrocarburos como

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Con la adopción del CLC 1992, el CLC comenzó a caer en desuso. Ya en el 30 de septiembre de 2011, el CLC (en su versión original) cuenta solamente con 38 Estados Partes que representan un minúsculo 2.8 por ciento del tonelaje mundial.

¹⁸ ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. *Curso de Derecho Marítimo*. Segunda Edición. Navarra: Thomson - Civitas, 2005, pp. 755-756.

¹⁹ La referencia en este Artículo a pérdidas o daños causados "fuera" del barco, excluye del ámbito de aplicación del Convenio los daños causados por contaminación "dentro" del barco. Por ejemplo, si los hidrocarburos transportados en un buque O.B.O. (buque de carga a granel, hidrocarburos, o minerales) contaminan la carga mineral o la carga a granel transportada en otros espacios del mismo buque, este tipo contaminación no está cubierto por el Convenio. En este punto ver WU, Chao. *Pollution from the Carriage of Oil by sea: Liability and Compensation*. London: Kluwer Law International, 1996, pp. 46-47.

²⁰ Como es posible observar, este Artículo se refiere exclusivamente a los daños causados por "contaminación". Así, los daños causados por una explosión y fuego no están cubiertos por el CLC. Por otra parte, daños causados por contaminación, subsiguientes a una explosión y fuego en el buque si estarán cubiertos por el Convenio. Ver, por ejemplo, los incidentes del *Betelgeuse* en Bantry Bay, Irlanda (1979) y *Castillo del Bellver* cerca de Cape Town, Sudáfrica (1983) citados en ABECASSIS, David y JARASHOW, Richard. *Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States Law and Practice*. Second Edition, London: Stevens & Sons, 1985, pp. 208-209.

²¹ Siendo un requisito para la aplicación del CLC que los hidrocarburos procedan del buque, cualquier derrame de hidrocarburos procedente de una rotura de la manguera que conecta el buque petrolero a la terminal u otra instalación petrolera, no estará cubierta por el Convenio.

[...] todo hidrocarburo persistente, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado, aceite lubricante y aceite de ballena,^[22] ya sean estos transportados a bordo de un barco como cargamento o en los depósitos de combustible de ese barco.

Esta definición claramente establece que el CLC se aplica no solo al derrame de hidrocarburos transportados como carga, si no que también a los derrames o descargas de hidrocarburos para combustibles (siempre que sean hidrocarburos persistentes) de los buques a los cuales se aplica el CLC.²³ A fin de determinar esto es necesario hacer referencia a la definición de "barco" contenida en el Artículo I(1) del Convenio el cual prescribe que:

"Barco" significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar que esté transportando hidrocarburos a granel.

En virtud de lo anterior puede aseverarse que el CLC es aplicable a derrames o descargas de hidrocarburos persistentes ya sean estos transportados a bordo de un buque como cargamento o en los depósitos de combustible del buque. Sin embargo, en el caso de hidrocarburos para combustible del buque, el CLC solamente será aplicable cuando el buque del cual procedan los hidrocarburos para combustible esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga al momento de la descarga o derrame.²⁴ Asimismo, daños por contaminación causados por hidrocarburos para combustible de buques que no son petroleros no están cubiertos por el CLC.²⁵

²² El aceite de ballena (el único hidrocarburo listado que no es de origen mineral), fue incluido a petición de la delegación de Japón, la cual argumento que dicho aceite, aparte de tener las mismas características de viscosidad y persistencia que los aceites pesados, también era transportado a granel como carga. Ver documento LEG/CONF/C.2.SR.14 reproducido en IMCO. *Official Records of the International Legal Conference on Marine Pollution Damage, 1969*, London: IMCO, 1973, p. 701 en p. 713.

²³ Lo que no está muy claro es si este Artículo, al hacer referencia específica a los hidrocarburos "transportados a bordo de un barco como cargamento o en los depósitos de combustible de ese barco", excluye del ámbito de aplicación del CLC los daños por contaminación causados por derrames o descargas de aguas de sentinas o por los productos contaminantes que permanecen en el buque después de la purificación de las aguas de sentinas (conocidos como *slops*). Aunque las aguas de sentinas y los *slops* no son transportados como cargamento ni en los depósitos de combustible, es posible argumentar que dichos daños están dentro del ámbito de aplicación del Convenio. En este punto ver ABECASSIS, David y JARASHOW, Richard, *op. cit.*, p. 196.

²⁴ Por ejemplo, los daños por contaminación causados por hidrocarburos para combustible del buque *Olympic Bravery* que se encalló cerca de Ushant, Francia no estaban cubiertos por el Convenio ya que al momento del siniestro el buque no transportaba hidrocarburos a granel como carga. Para una descripción de este incidente ver ABECASSIS, David y JARASHOW, Richard, *op. cit.*, p. 195.

²⁵ Estos daños ahora están cubiertos por el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio Combustibles).

El CLC también es aplicable a las "medidas preventivas" y las pérdidas o daños causados por tales medidas preventivas. En este sentido, el Artículo I(7) del CLC define las "medidas preventivas" como

[...] todas las medidas razonables tomadas por cualquier persona después de ocurrir un siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

Consecuentemente, el CLC permite la indemnización por los costes incurridos en todas las medidas razonables que con posterioridad a un siniestro tome cualquier persona con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación.²⁶ A este fin hay que recalcar que el Artículo I(8) del CLC define un "siniestro" como

*[...] todo acontecimiento o serie de acontecimientos, cuyo origen sea el mismo, **que cause daños por contaminación.***²⁷

Así, cualquier medida razonable tomada para evitar daños en relación a un acontecimiento que presente una amenaza grave e inminente de causar contaminación, pero que no causa contaminación alguna, no estará cubierta por el CLC.²⁸ Esto pone a los Estados Contratantes en una situación desfavorable. Por ejemplo, si un buque cargado de petróleo crudo se embarranca en la costa de un Estado Contratante en condiciones climáticas adversas, esto lógicamente constituye una amenaza grave de contaminación. Por lo tanto, el Estado costero podría incurrir en costes considerables como resultado de medidas tomadas para prevenir daños por contaminación. Sin embargo, a menos que se haya producido algún daño por contaminación, cualquier medida preventiva tomada (por razonable que sea) no es resarcible bajo el Convenio. Por consiguiente, en estos casos el Estado costero se vería obligado a permanecer de "brazos cruzados" esperando a que ocurra algún daño antes de proceder a tomar medidas para reducir los efectos de dicho daño, para poder obtener compensación bajo el Convenio. En virtud de lo anterior es posible argumentar que el término "medidas preventivas" utilizado en el CLC es inadecuado, ya que el Convenio de hecho tiene el efecto de excluir medidas puramente preventivas; quizás el término "medidas de respuesta" hubiera sido más adecuado.

EL CLC extiende su cobertura a las pérdidas o daños causados por las medidas preventivas anteriormente mencionadas. Esto es muy importante ya que en

²⁶ Al hacer hincapié en que las medidas tomadas deben tener por objeto evitar o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación, excluye del ámbito de aplicación del Convenio aquellas medidas cuyo principal fin es el salvamento del buque o de la carga. Ver WU, Chao, *op. cit.*, p. 49.

²⁷ Énfasis agregado.

²⁸ En este sentido ver ABECASSIS, David y JARASHOW, Richard, *op. cit.*, p. 198 para una descripción del incidente del buque petrolero *Tarpenbeck*.

ciertas ocasiones tales pérdidas o daños pueden ser mas perjudiciales que los daños por contaminación en sí. Wu explica que los agentes dispersantes utilizados en ciertas operaciones de limpieza pueden ser más tóxicos que los hidrocarburos que intentan dispersar.²⁹

2.2.2 Aplicación territorial

El ámbito de aplicación territorial del CLC está delineado en el Artículo II, de acuerdo al cual el Convenio se aplica a los daños por contaminación

[...] causados en el territorio, inclusive el mar territorial, de un Estado Contratante y a las medidas preventivas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

En cuanto a los daños por contaminación, el CLC es muy claro al expresar que el ámbito de aplicación solo se extiende a los daños causados "en el territorio, inclusive el mar territorial" de un Estado Contratante.³⁰

Por otra parte, en el caso de medidas preventivas, el CLC no es muy claro en cuanto al ámbito territorial donde estas medidas deben ser tomadas para estar cubiertas por el Convenio, lo cual ha generado diferentes interpretaciones.³¹ Por ejemplo, Özçayir y Rodière argumentan que debido al limitado ámbito de aplicación territorial del CLC, las medidas preventivas están restringidas de la misma manera. Por lo tanto si las medidas son tomadas fuera del mar territorial de un Estado Contratante, estas medidas no estarán cubiertas por el Convenio.³² Por otra parte Tsimplis, Abecassis y Jarashow son de la opinión que las medidas preventivas razonables están cubiertas por el CLC dondequiera que estas se tomen siempre y cuando estén diseñadas para prevenir o minimizar daños por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial de un Estado Contratante.³³

No obstante la diferencia de opiniones de los publicistas anteriormente citados, es posible apoyar la interpretación ofrecida por el segundo grupo de juriconsultos. Es posible arribar a esta conclusión después de considerar que el CLC se aplica a los daños por contaminación causados en el territorio, inclusive el mar territorial, de un Estado Contratante y a las medidas preventivas tomadas

²⁹ WU, Chao, *op. cit.*, p. 50.

³⁰ En este sentido cabe mencionar que en 1969 el concepto de la "zona económica exclusiva" aun no existía. Este concepto fue reconocido por primera vez en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982. Brasil promulgó este Convenio por medio del Decreto No. 1.530, de 22 de junio de 1995.

³¹ En este punto ver WU, Chao, *op. cit.*, p. 45.

³² ÖZÇAYIR, Oya. *Liability for Oil Pollution and Collisions*. London/Hong Kong: LLP, 1998, p. 213 y RODIÈRE, René. *Traité Général de Droit maritime, Introduction et L'armement*. Paris: Dalloz, 1976, p. 660.

³³ TSIMPLIS, Michael. "Marine Pollution from Shipping Activities" en Institute of Maritime Law. *Southampton on Shipping Law*. London: Informa, 2008, pp. 255-256; ABECASSIS, David y JARASHOW, Richard, *op. cit.*, p. 204.

para prevenir o minimizar "esos daños".³⁴ Cuales daños? Los daños por contaminación;³⁵ y en este sentido debemos recordar que de acuerdo al Artículo I(6) los daños por contaminación incluyen pérdidas o daños causados por derrames o descargas de hidrocarburos, "dondequiera que ocurran tales derrames o descargas". Por lo tanto es posible afirmar que aunque las medidas preventivas sean tomadas fuera del mar territorial estas estarán cubiertas por el CLC si se toman para prevenir o minimizar daños por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial de un Estado Contratante.

2.2.3 Exclusiones

El CLC no puede aplicarse a buques de guerra u otros barcos cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno.³⁶ Sin embargo, cada Estado podrá ser demandado en relación a daños por contaminación o medidas preventivas tomadas para prevenir o minimizar los daños por contaminación por hidrocarburos provenientes de uno de sus buques dedicado a servicios comerciales.³⁷ En tal caso, dicho Estado deberá renunciar a todas las defensas en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano.³⁸

Durante la Conferencia Diplomática que aprobó el CLC, estas estipulaciones generaron controversia al recibir objeción de la Unión Soviética.³⁹ De acuerdo a la delegación de la Unión Soviética, este Artículo contravenía la doctrina de inmunidad soberana de los Estados.⁴⁰ Sin embargo, este argumento no recibió apoyo suficiente y la Conferencia aprobó este Artículo.⁴¹

2.3 Personas Responsables

De acuerdo al Artículo III(1) del CLC la persona responsable de todos los daños por contaminación causados por los hidrocarburos derramados o descargados

³⁴ Artículo II.

³⁵ Artículo I(7).

³⁶ Artículo XI(1).

³⁷ Artículo XI(2).

³⁸ Ibid.

³⁹ Ver documento LEG/CONF/WP.19 reproducido en IMCO, *op. cit.*, pp. 76-77.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ver documento LEG/CONF/C.2/SR.20 reproducido en IMCO, *op. cit.*, p. 756 en p. 761. Cabe mencionar que la Unión Soviética, continuando con su objeción, presentó una reserva en relación al Artículo XI del CLC al momento de ratificar el Convenio (ver CMI. *CMI Yearbook 2009: Athens II – Documents of the Conference*, Antwerp: CMI Headquarter, 2009, pp. 480, 484-485). Asimismo, la República Democrática Alemana presentó una reserva similar a la de la Unión Soviética (ver Ibid., pp. 479, 482). Ambas reservas recibieron objeciones por parte de diferentes Estados. En este punto ver ABECASSIS, David y JARASHOW, Richard, *op. cit.*, pp. 202-203.

desde el barco es el "propietario" del buque.⁴² Así, este Artículo canaliza la responsabilidad⁴³ exclusivamente al propietario "matriculado"⁴⁴ y requiere que toda acción contra él, sea interpuesta en virtud del Convenio.⁴⁵ Esto brinda cierta protección al propietario, ya que si el daño causado por contaminación esta dentro del ámbito de aplicación del Convenio, el propietario no puede ser demandado bajo el derecho general.⁴⁶ Asimismo, el CLC protege a los dependientes y agentes del propietario al establecer que:

*[...] No podrá elevarse ninguna reclamación basada en daños por contaminación, en virtud de este Convenio o de otro modo, contra los dependientes o agentes de propietario.*⁴⁷

Según Wu, esto significa que mientras que el propietario del buque goza de inmunidad fuera del Convenio, sus dependientes y agentes gozan de inmunidad dentro y fuera del Convenio.⁴⁸ Curiosamente, este Artículo, aunque efectivamente protege a los dependientes y agentes del propietario, no brinda protección a otras personas potencialmente responsables de daños por contaminación. Por ejemplo, en caso que el propietario esté exento de responsabilidad de acuerdo al Convenio y no sea posible interponer una reclamación contra él, las víctimas de los daños por contaminación pueden, bajo el CLC, interponer sus reclamaciones contra otras personas responsables (siempre y cuando estas personas no sean dependientes y agentes del propietario). Peor aun, mientras que el propietario tiene su responsabilidad definida y limitada, las víctimas de daños por contaminación preferirían demandar a estas otras personas ya que su responsabilidad es ilimitada.⁴⁹ Así, en el caso del *Tanio*, mientras que el propietario matriculado fue demandado

⁴² Durante la Conferencia Diplomática hubieron varias propuestas en este sentido. Por ejemplo, la delegación de Suecia propuso dos niveles de responsabilidad estando la responsabilidad primaria con el armador y una responsabilidad secundaria con el propietario del buque (ver documento LEG/CONF/4/Add.2, IMCO, *op. cit.*, p. 513). Por otra parte, Canadá e Indonesia propusieron una responsabilidad mancomunada y solidaria entre el propietario y el cargador (ver documentos LEG/CONF/4/Add.3, IMCO, *op. cit.*, p. 520-530 y LEG/CONF/C.2/SR.3, IMCO, *op. cit.*, p. 625)).

⁴³ Balkin explica que las razones detrás de la canalización de la responsabilidad no están completamente claras, pero parece ser que están basadas en consideraciones practicas; en particular, dicha canalización no solo identifica la persona responsable (quien debe mantener un seguro obligatorio), si no que también asegura que habrán fondos para obtener una compensación adecuada (BALKIN, Rosalie, *op. cit.*, pp. 692-693).

⁴⁴ El Artículo I(3) del CLC define al propietario como:

[...] la persona o personas matriculadas como dueñas del barco o, si el barco no está matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, cuando un Estado tenga la propiedad de un barco explotado por una compañía que esté matriculada en ese Estado como empresario del barco, se entenderá que el "propietario" es dicha compañía.

⁴⁵ Artículo III(4).

⁴⁶ ÖZÇAYIR, Oya, *op. cit.*, p. 215.

⁴⁷ Artículo III(4).

⁴⁸ WU, Chao, *op. cit.*, p. 56.

⁴⁹ GOUILLOUD, Rémond. "The Future of the Compensation System as Established by International Convention" en DE LA RUE, Colin (ed.). *Liability for Damage to the Marine Environment*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1993, p. 83 en p. 95.

bajo el CLC, los arrendatarios a casco desnudo, los directores técnicos, la sociedad clasificadora, y el reparador naval fueron demandados bajo el derecho general francés.⁵⁰

También es importante tener en cuenta que cuando más de una persona sea responsable de los daños, la responsabilidad es mancomunada y solidaria.⁵¹ En este sentido, el Convenio permite que el propietario del buque pueda dirigirse en vía de regreso contra las otras personas responsables, ya que establece claramente que el “[n]inguna disposición de este Convenio limitará el derecho que ampare al propietario para interponer recurso contra terceros”.⁵²

2.4 Fundamentos Legales de la Responsabilidad Civil del Propietario

El CLC abandonó el concepto tradicional de imposición de responsabilidad en base a la culpa del propietario⁵³ e impone en el propietario una responsabilidad objetiva.⁵⁴ De conformidad con el Artículo III(1):

*Salvo cuando se den la circunstancias previstas en los párrafos 2 y 3 de este Artículo, el propietario de un barco al ocurrir un siniestro o al ocurrir el primer acontecimiento si el siniestro consistiera en una serie de acontecimientos, **será responsable** de todos los daños por contaminación causados por los hidrocarburos derramados o descargados desde el barco a resulta del siniestro.*⁵⁵

⁵⁰ En relación a este punto ver ÖZÇAYIR Oya, *op. cit.*, p. 215 y ABECASSIS, David y JARASHOW, Richard, *op. cit.*, p. 201.

⁵¹ En este sentido, el Artículo IV establece que:

Quando se produzcan derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de dos o más barcos y de los mismos resulten daños por contaminación, los propietarios de los barcos encausados que no estén exonerados en virtud de lo establecido en el Artículo III incurrirán en responsabilidad mancomunada y solidaria por todos los daños que no sea posible prorratear razonablemente.

⁵² Artículo III(5).

⁵³ Cabe mencionar que la introducción del sistema de responsabilidad objetiva enfrentó inicialmente oposición por parte de Estados que poseían las grandes flotas de buques petroleros (ver FAURE, Michael y HUI, Wang, *op. cit.*, p. 319). Esto era de esperarse ya que en la era pre-CLC la responsabilidad por daños por contaminación estaba basada en la culpa personal del propietario. En este punto, Balkin explica que para tener éxito el demandante tenía que probar la negligencia del propietario y en estos casos era muy difícil para las personas perjudicadas satisfacer la carga de la prueba (ver BALKIN, Rosalie, *op. cit.*, p. 689). Por lo tanto en un intento de aliviar esta dificultad una propuesta alternativa presentada por el CMI (esta propuesta estaba promovida entre otros por Japón, la Unión Soviética Finlandia, el Reino Unido, Liberia, Polonia y Sudáfrica) estaba fundamentada en un sistema basado en la culpa personal del propietario con una carga de prueba invertida, es decir, el propietario sería responsable a menos que pudiera probar que los daños ocurrieron sin su culpa personal (ver documento LEG/CONF/4, IMCO, *op. cit.*, pp. 458-459). Sin embargo, la Conferencia Diplomática prefirió adoptar la opción de la responsabilidad objetiva promovida por Francia, Estados Unidos, Republica Federal Alemana, Suecia y Canadá (ver WU, Chao, *op. cit.*, pp. 56-59).

⁵⁴ Para un estudio sobre el desarrollo de la responsabilidad objetiva en el derecho internacional ambiental ver KISS, Alexandre y SHELTON, Dinah. “Strict Liability in International Environmental Law” en NDIAYE, Tafsir Malick y WOLFRUM, Rüdiger (eds). *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*. Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2007, pp. 1131-1151.

⁵⁵ Énfasis agregado.

Sin embargo, la responsabilidad del propietario no es absoluta ya que no podrá imputársele ninguna responsabilidad si prueba que los daños por contaminación:

- a) *resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o*
- b) *fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o*
- c) *fue totalmente causada por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.*⁵⁶

A estas excepciones debe agregarse la eventualidad de que el propietario del buque pueda probar "los daños por contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona".⁵⁷ Con esa prueba, el propietario del buque podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad frente a esa persona.⁵⁸

2.5 Limitación de la Responsabilidad

El sistema de responsabilidad objetiva establecido por el CLC fue debilitado por el reconocimiento del derecho de limitación de responsabilidad.⁵⁹ El concepto de limitación de responsabilidad por reclamaciones nacidas de derecho marítimo no es un concepto nuevo en el derecho marítimo,⁶⁰ y previo a la aprobación del CLC las reclamaciones por daños por contaminación estaban cubiertas por los Convenios generales de limitación de la responsabilidad de 1924 y 1957. Sin embargo, el CLC instauró un régimen independiente de limitación de la responsabilidad para este tipo de reclamaciones.⁶¹

2.5.1 Los límites de la responsabilidad

El Artículo V(1) del CLC establece que:

⁵⁶ Artículo III(2).

⁵⁷ Artículo III(3).

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ FAURE, Michael y HUI, Wang, *op. cit.*, p. 319.

⁶⁰ En este punto ver MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, pp. 5-21.

⁶¹ El Artículo XII del CLC tiene el efecto de excluir las reclamaciones por daños debidos a contaminación del sistema general de limitación de la responsabilidad al prescribir que:

Este Convenio derogará cualesquiera otros convenios internacionales que, en la fecha en que se abre a la firma, estén en vigor o abiertos a la firma, ratificación o adhesión; no obstante, esta derogación se aplicará únicamente a las disposiciones de esos convenios que contravengan lo previsto en el presente. En todo caso, lo dispuesto en este Artículo no afectará en modo alguno las obligaciones contraídas por los Estados contratantes ante los Estados no contratantes en virtud de estos otros convenios internacionales.

Esta exclusión se repitió de una manera expresa en el Artículo 3(b) del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Convenio LLMC).

El propietario de un barco tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud de este Convenio, con respecto a cada siniestro, a una cuantía total de 2.000^[62] francos^[63] por tonelada de arqueo^[64] del barco. Esta cuantía no excederá en ningún caso de 210 millones de francos.⁶⁵

Como es posible observar, el CLC utiliza una fórmula linear única **[número de toneladas x 2.000 francos = límite de responsabilidad (máximo 210 millones de francos)]**.⁶⁶ En este punto es pertinente señalar que el límite de 2.000 francos prescrito en el Artículo V(1) fue acordado teniendo en mente los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio de 1957,⁶⁷ mientras que el límite máximo de 210 millones de francos (correspondiente al límite máximo de responsabilidad del propietario de un buque de 105,000 toneladas) es una cantidad equivalente a la cuantía de los daños causados por el *Torrey Canyon*.⁶⁸

El propietario gozará de este derecho siempre y cuando el siniestro no haya sido causado por su falta concreta o culpa.⁶⁹ Por lo tanto, si el siniestro ha sido causado por una falta concreta o culpa del propietario, éste no podrá valerse del derecho a la limitación prevista en el Artículo V(1).⁷⁰ En este sentido cabe mencionar que la conducta requerida por el Artículo V(2) para prevenir la limitación de la responsabilidad del propietario es idéntica a la conducta prescrita

⁶² Esta cantidad fue sustituida por 133 derechos especiales de giro (DEG) por el Protocolo de 1976 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Protocolo de 1976); Brasil no ratificó este Protocolo. Para más información acerca de la importancia del DEG como unidad de cuenta ver WARD, Les. "The SDR in Transport Liability Conventions: Some Clarification", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 13, No. 1, 1981, pp. 1-20.

⁶³ Según el Artículo V(9):

El franco mencionado en este artículo será una unidad constituida por setenta y cinco miligramos y medio de oro fino de novecientas milésimas. La cuantía mencionada en el párrafo 1 de este artículo será convertida en la moneda nacional del Estado en donde se constituya el fondo efectuándose la conversión, según el valor oficial de esa moneda con relación a la unidad definida más arriba, el día de la constitución del fondo.

⁶⁴ Según el Artículo V(10):

Para los efectos de este artículo se entenderá que el arqueo del barco es el arqueo neto más el volumen que para determinar el arqueo neto se haya deducido del arqueo bruto por concepto de espacio reservado a la sala de maquinas. Cuando se trate de un barco cuyo arqueo no pueda medirse aplicando las reglas corrientes para el cálculo del arqueo, se supondrá que el arqueo del barco es el 40 por 100 del peso en toneladas (de 2.240 libras) de los hidrocarburos que pueda transportar el barco.

⁶⁵ Esta cantidad fue sustituida por 14 Millones DEG por el Protocolo de 1976.

⁶⁶ La misma fórmula se utilizará sin importar el tamaño del buque. Esto es contrario al formato de los convenios de responsabilidad modernos (incluyendo el CLC 1992) los cuales establecen diferentes niveles de tonelaje con diferentes valores.

⁶⁷ Balkin explica que este límite es el doble del límite prescrito por el Convenio de 1957 en su Artículo 3(1)(a) (ver BALKIN, Rosalie, *op. cit.*, p. 691).

⁶⁸ WU, Chao, *op. cit.*, p. 63.

⁶⁹ Artículo V(2) del CLC.

⁷⁰ *Ibid.* En este sentido es importante mencionar que la carga de la prueba en estos casos esta con el demandante, quien debe probar la falta concreta o culpa del propietario.

por el Convenio de 1957.⁷¹

2.5.2 Constitución del fondo

Para poder beneficiarse del derecho de limitación de la responsabilidad, el propietario tendrá que constituir un fondo cuya cuantía ascienda al límite de su responsabilidad calculado de acuerdo al Artículo V(1).⁷² Dicho fondo podrá constituirse ante el Tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en los que se interponga la acción en virtud del Artículo IX consignando la suma o depositando una garantía bancaria o de otra clase reconocida por la legislación del Estado Contratante en el que se constituya el fondo.⁷³

Una vez constituido, el fondo será distribuido entre los acreedores a prorrata del importe de sus respectivas reclamaciones previamente aceptadas.⁷⁴ Sin embargo, si antes de que el fondo sea distribuido el propietario o cualquiera de sus dependientes o agentes, o cualquier persona que le provea el seguro u otra garantía financiera a resultas del siniestro, hubiera pagado indemnización basada en daños por contaminación, esa persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, a los derechos que la persona indemnizada hubiera recibido en virtud del CLC.⁷⁵ Asimismo, cuando el propietario o cualquier otra persona demuestre que puede verse obligado a pagar posteriormente una suma respecto de la cual se hubiera beneficiado del derecho de subrogación previsto en el Artículo V(5) y (6):

*[...] el Tribunal u otra autoridad competente del Estado en que haya sido constituido el fondo podrá ordenar que sea consignada provisionalmente una suma suficiente para permitir que esa persona pueda resarcirse de sus derechos imputables al fondo.*⁷⁶

Es primordial recordar que cuando el propietario incurre en gastos razonables o hace sacrificios voluntarios razonables para prevenir o minimizar daños por contaminación, no será víctima de discriminación alguna, ya que su derecho a

⁷¹ Para un análisis detallado del significado de cada uno de los elementos de esta conducta, ver MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, pp. 54-62.

⁷² Artículo V(3).

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ Artículo V(4).

⁷⁵ Artículo V(5). Este derecho de subrogación también puede ser ejercitado por cualquier otra persona en relación a cualquier cuantía de indemnización basada en daños por contaminación que esa persona haya pagado, siempre que tal subrogación esté permitida por la ley nacional aplicable al caso (Artículo V(6)).

⁷⁶ Artículo V(7).

resarcimiento respecto de los mismos, gozará de la misma preferencia que las demás reclamaciones imputables al fondo.⁷⁷

2.5.3 Prevención de acciones contra otros bienes del propietario

El CLC prescribe que, después de un siniestro, una vez que se haya reconocido del derecho de limitación de la responsabilidad del propietario y éste haya constituido un fondo de conformidad con el Artículo V:

- a) *no habrá lugar a resarcimiento alguno de daños por contaminación derivados de ese siniestro sobre los otros bienes del propietario,*
- b) *el Tribunal u otra autoridad competente de cualquier Estado contratante ordenará la liberación de cualquier barco u otros bienes pertenecientes al propietario que hayan sido embargados como garantía de un resarcimiento de daños por contaminación derivados de ese siniestro, y liberará igualmente toda fianza u otra caución consignada para evitar el embargo.*⁷⁸

Sin embargo, esto sólo se aplicará si el acreedor tiene acceso al tribunal que administra el fondo y puede efectivamente disponerse de ese fondo para indemnizarle.⁷⁹ Por ende, es necesario aclarar que si un buque causa daños por contaminación en el mar territorial de un Estado Contratante del CLC y en el territorio de un Estado no-Contratante, la constitución del fondo solo previene acciones contra los otros bienes del propietario en la jurisdicción del Estado Contratante; los tribunales del Estado no-Contratante pueden perfectamente aceptar acciones dirigidas contra los otros bienes del propietario.⁸⁰

2.6 El Seguro Obligatorio

En el caso del *Torrey Canyon*, para poder obtener compensación por los daños o costes incurridos, las víctimas tuvieron que recurrir al embargo de otros bienes del propietario, incluyendo el embargo del buque hermano (*sister-ship*) *Lake Palourde*.⁸¹ Así, la práctica de la sociedad unipersonal titular de un solo buque (*single-ship company*), reduce considerablemente la seguridad del reclamante. Con esto en mente, el CLC introdujo el requisito del seguro obligatorio, ya que sin el seguro obligatorio, la imposición de responsabilidad objetiva pierde su efectividad.⁸² Consecuentemente, la obligación de mantener un seguro tiene como finalidad asegurar que el propietario siempre tenga fondos suficientes para

⁷⁷ Artículo V(8).

⁷⁸ Artículo VI(1).

⁷⁹ Artículo VI(2).

⁸⁰ WU, Chao, *op. cit.*, p. 64.

⁸¹ GOUILLOUD, Rémond, *op. cit.*, pp. 83-84.

⁸² DAMAR, Duygu. "Compulsory Insurance in International Maritime Conventions", *Journal of International Maritime Law*, Vol. 15, No. 2, 2009, p. 151 en p. 155-156.

satisfacer de una manera rápida cualquier eventual reclamación por daños por contaminación.⁸³

De acuerdo con el Artículo VII(1), el propietario de un barco que esté matriculado en un Estado Contratante y transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera (como la garantía de un banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones), para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación con arreglo al Convenio.⁸⁴ Por lo tanto, aunque el CLC es aplicable en relación a todos los buques petroleros, buques que transporten menos de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento no están sujetos a la obligación de mantener un seguro obligatorio.

2.6.1 La cuantía de seguro obligatorio

El Artículo VII(1) del CLC exige que el propietario inscrito mantenga un seguro u otra garantía financiera por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad previstos en el Artículo V(1), para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación con arreglo al Convenio.

2.6.2 El certificado de seguro obligatorio

Los buques matriculados en un Estado Contratante que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento tienen la obligación de obtener un certificado que haga fe de que existe un seguro u otra garantía financiera vigente para cubrir cualquier posible responsabilidad conforme a lo dispuesto en el Convenio.⁸⁵ Este certificado debe ser expedido o certificado por la autoridad competente del Estado de matrícula del buque⁸⁶ después de comprobar que se han cumplido los requisitos del Artículo VII(1).⁸⁷ El certificado debe ser expedido de conformidad con el modelo que figura en el anexo del Convenio y debe contener las siguientes particulares:

a) *nombre y puerto de matrícula del barco;*

⁸³ BALKIN, Rosalie, *op. cit.*, p. 690.

⁸⁴ De acuerdo al Artículo VII(5):

Un seguro u otra garantía financiera no satisfará los requisitos de este Artículo si pueden cesar sus efectos, por razones distintas del plazo de validez del seguro o garantía especificado en el certificado con arreglo al párrafo 2 de este Artículo, antes de haber transcurrido tres meses desde la fecha en que se notifique su término a las autoridades referidas en el párrafo 4 de este Artículo, a menos que el certificado haya sido devuelto a esas autoridades o un nuevo certificado haya sido expedido dentro de ese plazo. Las disposiciones precedentes se aplicarán igualmente a toda modificación que tenga por efecto alterar el seguro o garantía de modo que ya no satisfaga los requisitos de este Artículo.

⁸⁵ Artículo VII(2).

⁸⁶ El Estado de matrícula del buque fijará las condiciones de expedición y validez del certificado (Artículo VII(6)). En este sentido cabe mencionar que de acuerdo al Artículo I(4):

"Estado de matrícula del barco" significa, con relación a los barcos matriculados, el Estado en que el barco está matriculado y, con relación a los barcos no matriculados, el Estado cuyo pabellón enarbola el barco.

⁸⁷ Artículo VII(2).

- b) *nombre y lugar del establecimiento principal del propietario;*
- c) *tipo de garantía;*
- d) *nombre y lugar del establecimiento principal del asegurador u otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, lugar del establecimiento en donde se haya suscrito el seguro o la garantía;*
- e) *plazo de validez del certificado que no deberá exceder la vigencia del seguro u otra garantía.*⁸⁸

El certificado deberá expedirse en el idioma o idiomas oficiales del Estado de emisión. Sin embargo, si dicho idioma no es ni francés ni el inglés, el texto debe ir acompañado de una traducción a cualquiera de estos idiomas.⁸⁹

Una vez emitido, el certificado debe ser llevado a bordo del buque y una copia debe ser depositada en poder de las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque.⁹⁰ Certificados expedidos o visados bajo la responsabilidad de un Estado Contratante deben ser aceptados por otros Estados Contratantes y serán considerados como documentos con el mismo valor que los certificados expedidos o visados por ellos.⁹¹

El CLC obliga a los Estados Contratantes a no dar permiso de comerciar a ningún buque sometido a lo dispuesto en el Artículo VII y que enarbole su pabellón si dicho buque no tiene un certificado expedido con arreglo a las disposiciones de los párrafos 2 o 12 de dicho Artículo.⁹² Además, el Convenio obliga a los Estados Contratantes a garantizar que, de conformidad con su legislación nacional, todos los buques, dondequiera que estén matriculados, que entren o salgan de un puerto cualquiera de su territorio, o que arriben o zarpen de un fondeadero o estación terminal en su mar territorial, estén cubiertos por un seguro u otra garantía en la cuantía especificada según el Artículo VII(1), cuando se trate de barcos que transporten efectivamente más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga.⁹³

Un buque propiedad de un Estado Contratante que no mantenga el seguro u otra

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Artículo VII(3).

⁹⁰ Artículo VII(4).

⁹¹ Sin embargo, el Artículo VII(7) además establece que:

[u]n Estado contratante puede en cualquier momento pedir al Estado de matrícula de un barco la celebración de consultas si estima que el asegurador o el fiador nombrado en el certificado no tiene solvencia suficiente para cumplir las obligaciones impuestas por este Convenio.

⁹² Artículo VII(10).

⁹³ Artículo VII(11).

garantía financiera requerida por el Artículo VII, debe llevar a bordo un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el buque es propiedad de dicho Estado y que la responsabilidad del buque esta cubierta hasta los límites previstos por el Artículo V(1).⁹⁴

2.7 El Derecho de Acción Directa

El Artículo VII(8) del CLC establece que cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación podrá interponerse directamente contra el asegurador u otra persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación.

Cuando una acción directa se dirige contra el asegurador o el proveedor de garantía financiera, el demandado podrá ampararse en los límites de responsabilidad previstos en el Artículo V(1),⁹⁵ ya mediara o no falta concreta o culpa del propietario.⁹⁶ En estos casos el demandado podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que pudiera invocar el mismo propietario.⁹⁷ Además el demandado podrá invocar la defensa de que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario.⁹⁸ También es importante mencionar que aun cuando el demandante decide proceder directamente contra el asegurador o el proveedor de la garantía financiera, el demandado tendrá el derecho de exigir al propietario que concurra con él procedimiento.⁹⁹

2.8 Plazos

Para obtener indemnización en virtud del CLC el demandante debe interponer su acción dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que ocurrió el daño.¹⁰⁰ Sin embargo, el Convenio establece que en ningún caso una

⁹⁴ Artículo VII(12). Este certificado estará formulado siguiendo tan de cerca como sea posible el modelo prescrito en el Artículo V(2).

⁹⁵ El límite de responsabilidad del asegurador fue acordado para hacer posible la obtención de un seguro, ya que si la responsabilidad fuera ilimitada, no sería posible para los aseguradores determinar la magnitud de sus riesgos para poder establecer la cuantía de la prima. Es importante recordar que si los daños exceden el límite de responsabilidad del asegurador, el propietario del buque permanecerá personalmente responsable del resarcimiento de los daños en la medida que estos excedan dicho límite de responsabilidad. Esta posible responsabilidad puede actuar como incentivo para que los propietarios de buques petroleros tomen medidas para prevenir daños por contaminación. En este punto ver FAURE, Michael y HUI, Wang, *op. cit.*, p. 320.

⁹⁶ Artículo VII(8). En estos casos, el demandado podrá constituir un fondo de conformidad con el Artículo V en las mismas condiciones y con los mismos efectos que si lo constituyera el propietario (Artículo V(11)). Este fondo quedará exclusivamente reservado para satisfacer las indemnizaciones exigibles en virtud del CLC (Artículo VII(9)).

⁹⁷ DAMAR, Duygu, *op. cit.*, p. 164.

⁹⁸ *Ibid.*

⁹⁹ Artículo VII(8).

¹⁰⁰ Artículo VIII.

acción podrá interponerse después de transcurridos seis años desde la fecha del siniestro que causó el daño.¹⁰¹ Asimismo es importante recordar que cuando el siniestro que causó el daño consiste en una serie de acontecimientos, el plazo de seis años se contará desde la fecha del primer acontecimiento.¹⁰²

2.9 Jurisdicción

Cuando un siniestro resulta en daños por contaminación en el territorio, inclusive el mar territorial, de uno o más Estados Contratantes o cuando se hayan tomado medidas preventivas para prevenir o minimizar los daños por contaminación en ese territorio, inclusive el mar territorial, las reclamaciones de indemnización en virtud del Convenio sólo podrán promoverse ante los tribunales de ese o esos Estados Contratantes.¹⁰³

El Convenio impone en cada Estado Parte la obligación de garantizar que sus tribunales gocen de la necesaria jurisdicción para entender de las demandas de indemnización contempladas por el Convenio.¹⁰⁴ Así, cuando se haya constituido un fondo de conformidad con el Artículo V, los tribunales del Estado ante el cual se ha constituido el fondo serán los únicos competentes para pronunciar sobre toda cuestión relativa al prorrateo o distribución de dicho fondo.¹⁰⁵

2.10 Reconocimiento y Ejecución de Fallos

El Artículo X(1) del CLC obliga a los Estados Partes a reconocer todo fallo pronunciado por un tribunal con jurisdicción que sea ejecutorio en el Estado de origen en el cual ya no pueda ser objeto de recurso ordinario. Sin embargo, este no será el caso cuando el fallo haya sido obtenido fraudulentamente, o si el demandado no fue notificado en un plazo razonable dándosele oportunidad bastante para presentar su defensa.¹⁰⁶ En este sentido hay que mencionar que los fallos reconocidos en virtud del Artículo X(1) serán ejecutorios en todos los Estados Contratantes tan pronto como se hayan cumplido las formalidades requeridas en esos Estados.¹⁰⁷

3. EL CLC 1992

El incidente del *Amoco Cádiz* en 1978 demostró que los límites de responsabilidad establecidos en el marco normativo internacional entonces vigente eran inadecuados para cubrir debidamente los daños por

¹⁰¹ Ibid.

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ Artículo IX(1). La interposición de dicha acción será notificada al demandado dentro de un plazo razonable.

¹⁰⁴ Artículo IX(2).

¹⁰⁵ Artículo IX(3).

¹⁰⁶ Artículo X(1).

¹⁰⁷ Artículo X(2). Esas formalidades no permitirán ninguna revisión del fondo de la controversia.

contaminación.¹⁰⁸ Por esta razón, además de la inestabilidad monetaria durante la cual la inflación estaba frecuentemente arriba del 10 por ciento en muchos países afectados por la crisis,¹⁰⁹ una Conferencia Diplomática bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (IMO) aprobó el Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Protocolo de 1984).¹¹⁰ Desafortunadamente, dicho Protocolo fue preparado de manera que sin la participación de los Estados Unidos era difícil que se cumpliesen los requisitos para su entrada en vigor.¹¹¹ Por lo tanto, considerando que el Gobierno de los Estados Unidos no ratificó el Protocolo y estableció su propio régimen nacional en este campo,¹¹² el Protocolo de 1984 nunca entró en vigor.

Otros incidentes, incluyendo el del buque *Haven* cerca de Italia en 1991, renovaron en la comunidad el interés de actualizar el CLC. Así, consciente de la necesidad de garantizar que el contenido del Protocolo de 1984 entrara en vigor lo antes posible, una Conferencia Diplomática convenida bajo los auspicios de la IMO aprobó en Londres el Protocolo de 1992. Este Protocolo, aparte de eliminar la necesidad de la participación de los Estados Unidos para su entrada en vigor, contiene sustancialmente las mismas estipulaciones que el Protocolo de 1984.¹¹³ Este Protocolo, que fue aprobado el 27 de noviembre de 1992, entró en vigor a nivel internacional el 30 de mayo de 1996, y ya, en el 30 de septiembre de 2011, cuenta con 126 Estados Partes que representan un 96.93 por ciento del tonelaje mundial.¹¹⁴

3.1 **Ámbito de Aplicación**

El CLC 1992 amplió el ámbito de aplicación del CLC en relación a los tipos de daños cubiertos por el Convenio e incremento de una forma considerable el ámbito territorial donde el Convenio es aplicable.

¹⁰⁸ El 16 de marzo de 1978 el buque petrolero *Amoco Cadiz* (enarbolando el pabellón de Liberia) se encalló cerca de la costa de Brittany causando la contaminación de 300 kilómetros de costa al derramar al mar su cargamento de 220.000 toneladas de petróleo crudo. Las reclamaciones en relación a este caso eran por la suma de casi 800 millones de francos franceses, mientras que el límite de responsabilidad del propietario (de acuerdo al CLC) era de 77 millones de francos. Para un análisis de este caso ver FONTAINE, Emmanuel. "The French Experience: 'Tanio' and 'Amoco Cadiz' Incidents Compared" en DE LA RUE, Colin (ed.). *Liability for Damage to the Marine Environment*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1993, p. 101 en pp. 102-104.

¹⁰⁹ GUILLOUD, Rémond, *op. cit.*, p. 89.

¹¹⁰ Para un estudio de las enmiendas introducidas por este Protocolo ver GÖRANSSON, Magnus. "The 1984 and 1992 Protocols to the Civil Liability Convention, 1969 and the Fund Convention, 1971" en DE LA RUE, Colin (ed.). *Liability for Damage to the Marine Environment*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1993, pp. 71-82.

¹¹¹ ÖZÇAYIR, Oya, *op. cit.*, pp. 233-234.

¹¹² El régimen nacional de los Estados Unidos esta contenido en la Oil Pollution Act, 1990 (OPA 90).

¹¹³ FAURE, Michael y HUI, Wang, *op. cit.*, p. 323.

¹¹⁴ Es importante mencionar que Brasil no ha ratificado este Protocolo.

3.1.1 Tipos de daño cubiertos por el Convenio

Al igual que el CLC, el CLC 1992 se aplica exclusivamente a los "daños por contaminación" y a las "medidas preventivas". Sin embargo, aunque el CLC 1992 retiene la definición de "medidas preventivas" del CLC, modifica la definición de "daños por contaminación" y la definición de "suceso",¹¹⁵ ampliando así el ámbito de aplicación del Convenio.

El Artículo I(6) del CLC 1992 define los daños por contaminación como:

- a) *Pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas, si bien la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse.*
- b) *El costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas.*

Si bien el Artículo I(6) del CLC 1992 retiene el contenido del Artículo I(6) del CLC, la nueva definición aclara que la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse.¹¹⁶ Esto no significa que reclamaciones de indemnización por daños puramente ecológicos están excluidas del ámbito de aplicación del Convenio,¹¹⁷ pero reclamaciones de indemnización por daños ecológicos estimados meramente en base a modelos econométricos especulativos y reclamaciones de indemnización por medidas de restauración planeadas (pero nunca efectuadas) no estarán cubiertas por el Convenio.¹¹⁸

Es también importante mencionar que, mientras el CLC cubre solamente acontecimientos que *causan* daños por contaminación, la definición de "suceso" en el Artículo I(8) del CLC 1992 cubre:

[...] todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por

¹¹⁵ El término utilizado en el CLC es "siniestro".

¹¹⁶ Para una discusión sobre este punto ver RÉMOND-GOUILLOUD, Martine. "The Future of the Compensation System as Established by International Convention" en DE LA RUE, Colin (ed.). *Liability for Damage to the Marine Environment*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1993, p. 83 en pp. 92-93.

¹¹⁷ WOLFRUM, Rüdiger. "Marine Pollution - Compensation or Enforcement" en BASEDOW, Jürgen y MAGNUS, Ulrich (eds). *Pollution of the Sea - Prevention and Compensation*. Hamburg: Springer, 2007, p. 129 en p. 133.

¹¹⁸ GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María. *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. Tercera Edición, Madrid/Barcelona: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales S.A., 2006, p. 790.

contaminación o que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños.¹¹⁹

Por lo tanto, si una persona toma medidas razonables para prevenir daños por contaminación en relación a un suceso que crea una amenaza grave e inminente de causar dichos daños (pero que finalmente no causa daño alguno), estas medidas preventivas estarán cubiertas por el CLC 1992;¹²⁰ pero no estarían cubiertas por el CLC.¹²¹

Asimismo, ya que el CLC 1992 también está diseñado para cubrir daños por contaminación causados por hidrocarburos procedentes de buques, es necesario mencionar que el CLC 1992 modifica además las definiciones de los términos "buque" e "hidrocarburos". En este sentido, el Artículo I(1) del CLC 1992 define al buque como:

Toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

Esta definición es más amplia que la contenida en el CLC. En el caso de buques petroleros, el requisito para la aplicación del CLC 1992 es que el buque esté "construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga".¹²² Por otra parte, el caso de buques que puedan transportar hidrocarburos y otras cargas es regulado de una forma similar al CLC ya que dichos buques están cubiertos por el Convenio sólo cuando estén efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga; con la salvedad de que también estarán cubiertos por el Convenio durante cualquier viaje efectuado a continuación del transporte de hidrocarburos como carga, a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de

¹¹⁹ Énfasis agregado.

¹²⁰ HILL, Christopher, *op. cit.*, p. 433; WOLFRUM, Rüdiger, *op. cit.*, p. 133. En este punto Arroyo explica que "[e]l origen voluntario o fortuito de los daños o de la situación que haya creado una amenaza grave e inminente de producirlos resulta indiferente" (ARROYO, Ignacio, *op. cit.*, p. 757).

¹²¹ DE LA RUE, Colin y ANDERSON, Charles. *Shipping and the Environment*. Second Edition, London: Informa, 2009, p. 6.

¹²² HODGES, Susan y HILL, Christopher. *Principles of Maritime Law*. London/Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd., 2001, p. 147.

dicho transporte.¹²³

En cuanto a la definición de "hidrocarburos", el Artículo I(5) del CLC 1992 define los hidrocarburos como:

todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral,^[124] como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque.

Aunque este Artículo contiene una definición más amplia de hidrocarburos, aun no brinda una definición específica de "hidrocarburos persistentes" y se limita a ofrecer ejemplos de lo que constituyen hidrocarburos persistentes.¹²⁵ Algunos autores explican que los hidrocarburos persistentes son aquellos que por su composición química son usualmente lentos en disiparse naturalmente cuando son derramados en el medio marino, tienden a esparcirse y requieren acciones de limpieza.¹²⁶ El FIDAC por su parte preparó un estudio práctico que trata de definir los hidrocarburos persistentes por exclusión, al definir los hidrocarburos "no persistentes" de la siguiente manera:

Un "Hidrocarburo no-persistente" es aquel que, al tiempo de embarque, consiste completamente de fracciones no residuales y del cual mas de un 50% por volumen destila a una temperatura de 340°C cuando ha sido examinado por el Método D 86/78 de la ASTM [American Society of Testing and Materials] o por cualquier revisión posterior a dicho método.¹²⁷

No obstante, debe reconocerse que esta definición cubre los hidrocarburos para combustibles del buque. Consecuentemente, al leer esta definición junto a la

¹²³ En relación a derrames de hidrocarburos para combustible de los buques esta distinción tiene el efecto de establecer dos reglas: una para buques exclusivamente petroleros y otra para buques que puedan transportar hidrocarburos y otras cargas ya que tales derrames no siempre estarán cubiertos por el CLC 1992. En este punto ver MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, pp. 146-147.

¹²⁴ Al restringir la definición a hidrocarburos de origen mineral, el CLC 1992 excluye el aceite de ballena del ámbito de aplicación del Convenio.

¹²⁵ En este sentido, el FIDAC reconoció que no existe una definición científica del término "persistente" que sea aceptada para todo propósito (ver documento FUND/A.4/11, p. 1).

¹²⁶ MANDARAKA-SHEPPARD, Aleka. *Modern Admiralty Law*. Second Edition, London: Routledge-Cavendish, 2007, p. 955. Otros autores explican que los hidrocarburos que no son persistentes tienden a evaporarse rápidamente, usualmente no generan altos costes de limpieza y generalmente no causan daños considerables al medio marino (ver por ejemplo TSIMPLIS, Michael, *op. cit.*, p. 256).

¹²⁷ Traducción del autor. En su versión original, esta definición, que se encuentra en el estudio práctico "A Non-Technical Guide to the Nature and Definition of Persistent Oil" (adjunto como Anexo al documento FUND/A.4/11) establece que:

'Non-persistent oil' is oil which, at the time of shipment, consists wholly of non-residual fractions and of which more than 50% by volume distills at a temperature of 340°C when tested by the ASTM Method D 86/78 or any subsequent revision thereof.

definición de "buque", el CLC 1992 ahora cubre daños por contaminación en relación a un derrame de hidrocarburos para combustible de un buque petrolero (construido o adaptado exclusivamente para el transporte de hidrocarburos a granel como carga) aunque este no esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga; este no era el caso bajo el CLC.¹²⁸

3.1.2 Aplicación territorial

El ámbito de aplicación territorial del CLC 1992 está delineado en el Artículo II, de acuerdo al cual el Convenio se aplica a:

- a) *los daños ocasionados por contaminación:*
 - i) *En el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial, y*
 - ii) *En la zona económica exclusiva de un Estado Contratante establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado.*
- b) *Las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.*

Como puede observarse en el Artículo II, el CLC 1992 ha ampliado el ámbito de aplicación territorial y, aparte de cubrir los daños ocasionados en el territorio y mar territorial de un Estado Parte (como en el CLC), ahora cubre los daños causados en la zona económica exclusiva de un Estado Parte. Además, si el Estado Parte en cuestión no ha declarado una zona económica exclusiva, el Convenio puede aplicarse a un área establecida de conformidad con el derecho internacional que no se extienda más de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base desde las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado.¹²⁹ Al considerar el ámbito de aplicación territorial, es igualmente importante recordar que el lugar preciso donde ocurrió el suceso que causó los daños es irrelevante si el daño debido a contaminación afecta uno de los espacios marítimos contemplados en Artículo II.¹³⁰

Por otra parte, en el caso de medidas preventivas, el CLC 1992 es más claro que el CLC y expresamente establece que el Convenio de aplicará a medidas

¹²⁸ JACOBSSON, Måns. "The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem", *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 32, No. 1, 2007, p. 1 en p. 4.

¹²⁹ En este punto ver Declaración efectuada el día 27 de septiembre de 2000 por España, Francia e Italia para la aplicación del CLC 1992 en las aguas del Mar Mediterráneo (BOE núm. 150 de 23 de junio de 2001).

¹³⁰ ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *op. cit.*, p. 756; GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María, *op. cit.*, p. 790.

preventivas sin tomar en cuenta el lugar donde se tomen dichas medidas.

3.2 Personas Responsables

No obstante la enmienda lingüística al Artículo III(1) del CLC, el correspondiente Artículo del CLC 1992 reafirma que la persona responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque es el propietario matriculado.

De esta manera el CLC 1992 también canaliza la responsabilidad exclusivamente al propietario matriculado del buque y requiere que toda acción contra él, sea interpuesta en virtud del Convenio.¹³¹ Sin embargo, el CLC 1992 no solamente protege a los dependientes y agentes del propietario (como el CLC), si no que prohíbe la interposición de reclamaciones de indemnización de daños ocasionados por contaminación, ajustada o no al Convenio, contra:

- a) *los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes;*
- b) *el práctico o cualquier persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque;*¹³²
- c) *ningún fletador (comoquiera que se le describa, incluido el fletador del buque sin tripulación), gestor naval o armador;*
- d) *ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente;*
- e) *ninguna persona que tome medidas preventivas;*
- f) *ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los subpárrafos c), d) y e);*
*a menos que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.*¹³³

¹³¹ Artículo III(4).

¹³² Sin embargo, es importante mencionar que la frase “[...] o cualquier persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque” que aparece en este párrafo ha dado lugar a diversas interpretaciones, generando así controversia en relación al verdadero alcance de este Artículo. Un ejemplo de esta controversia es el debate sobre si las sociedades de clasificación están cubiertas por esta exención. Por ejemplo, en el caso de *Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc. et al.* 528 F. Supp. 2d 455; 2008 AMC 83, el Tribunal determinó que había una evidencia de hecho indiscutible que ABS como una sociedad de clasificación “es una persona que, sin ser tripulante, prestó servicios para el *Prestige* dentro del significado del Artículo III(4) del CLC” (2008 AMC 83 en p. 89). Por otra parte, en el caso del *Erika* [2008] Dir. Mar. 51, 247 en pp. 51 y 270, el Tribunal determinó que:

Los servicios prestados al buque a los que se refiere el Artículo III párrafo (4)(b) del CLC 1992 son servicios prestados por personas que participan directamente en las operaciones náuticas y no pueden incluir a las sociedades de clasificación.

Para una discusión más amplia de este tema ver MARTÍNEZ GUIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, pp. 208-210.

¹³³ Artículo III(4). Sin embargo, de acuerdo al Artículo III(5), el CLC 1992 salvaguarda el derecho del propietario de poder dirigirse en vía de regreso contra estas personas.

Esto no solo asiste en el rápido resarcimiento de reclamaciones por daños ocasionados por contaminación, si no que también previene la duplicación innecesaria de seguros u otras garantías financieras, las cuales deberán mantenerse solo por el propietario.¹³⁴ Asimismo, al prevenir las reclamaciones contra estas personas, el Convenio también garantiza el derecho de limitación de la responsabilidad ya que todas las reclamaciones deberán ser interpuestas contra el propietario.¹³⁵

3.3 Fundamentos Legales de la Responsabilidad Civil del Propietario

El CLC 1992 reafirma la responsabilidad objetiva del propietario del buque por daños por contaminación. De acuerdo al Artículo III(1):

*Salvo en los casos estipulados en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso.*¹³⁶

Asimismo, al dejar intactos los párrafos 2 y 3 del Artículo III del CLC, el CLC 1992 retiene las excepciones a esta responsabilidad objetiva reconocidas por el CLC.¹³⁷

3.4 Limitación de la Responsabilidad

El CLC 1992 aumentó considerablemente los límites de responsabilidad establecidos en el CLC. Sin embargo, los daños por contaminación causados por el incidente del buque *Nakhodka* en 1997 y por el naufragio del *Erika* en 1999 hicieron necesario que en el año 2000 dichos límites fueran nuevamente incrementados (aproximadamente en un 50 por ciento) a través de una resolución del Comité Jurídico de la IMO.¹³⁸ Los nuevos límites de responsabilidad son los siguientes:

a) 4.510.000^[139] de unidades de cuenta^[140] para buques cuyo arqueo^[141] no exceda de 5.000 unidades de arqueo;

¹³⁴ WU, Chao, *op. cit.*, p. 170.

¹³⁵ *Ibid.*, p. 171.

¹³⁶ Énfasis agregado.

¹³⁷ En este sentido ver sección 2.4.

¹³⁸ Resolución LEG.1(82) aprobada el 18 de octubre de 2000 adjunta como Anexo 2 al documento LEG 82/12. Estos límites de responsabilidad entraron en vigor en noviembre de 2003. La potestad del Comité Jurídico de la IMO para modificar los límites de responsabilidad esta fundamentada en el procedimiento de enmienda tácita prescrito en el Artículo 15 del CLC 1992, el cual fue motivado por el incidente del *Amoco Cadiz*. En este punto ver GÖRANSSON, Magnus, *op. cit.*, p. 72.

¹³⁹ La cuantía original del Protocolo de 1992 era de tres millones de unidades de cuenta.

b) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 631^[142] unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a); si bien la cantidad total no excederá en ningún caso de 89.770.000^[143] de unidades de cuenta.

En cuanto a la pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad, hay que recalcar que el CLC 1992 cambió el estándar de la conducta requerida para que el propietario pierda su derecho de limitación. Al hacer esto el CLC 1992 adoptó el lenguaje del Artículo 4 del Convenio LLMC.¹⁴⁴ Así, el propietario no tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud del CLC 1992:

[...] si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.¹⁴⁵

Por otra parte, en relación a la constitución del fondo, el CLC 1992 retiene lo estipulado en el Artículo V(3) del CLC.¹⁴⁶ Sin embargo el Artículo V(3) del CLC 1992 agrega que, si no se interpone ninguna acción, el propietario podrá constituir un fondo cuya cuantía ascienda al límite de su responsabilidad calculado de acuerdo al Artículo V(1) ante cualquier tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que pueda interponerse la acción en virtud del Artículo IX.

3.5 El Seguro Obligatorio

El CLC 1992 ratifica el requerimiento del seguro obligatorio y salvaguarda el derecho de acción directa señalado en el CLC. Así, las enmiendas al Artículo VII se limitan a esclarecer cuestiones relacionadas al certificado de seguro obligatorio de buques que no están matriculados en un Estado Parte. En este sentido el Artículo VII(2) prescribe que:

¹⁴⁰ De acuerdo al Artículo V(9)(a) del CLC 1992, la unidad de cuenta mencionada en el Artículo V(1) es el DEG.

¹⁴¹ A los efectos del CLC 1992, de acuerdo al Artículo V(10), el arqueo del buque:

[...] será el arqueo bruto calculado de conformidad con las reglas relativas a la determinación del arqueo que figuran en el Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

¹⁴² La cuantía original del Protocolo de 1992 era de 420 unidades de cuenta.

¹⁴³ La cuantía original del Protocolo de 1992 era de 59,7 millones de unidades de cuenta.

¹⁴⁴ Para un análisis de la conducta prescrita por el Convenio LLMC ver MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A., *op. cit.*, pp. 62-75.

¹⁴⁵ Artículo V(2).

¹⁴⁶ Ver Sección 2.5.2.

[...] Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Contratante, extenderá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; por lo que respecta a un buque que no esté matriculado en un Estado Contratante lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Contratante.

Por su parte, el Artículo VII(4) establece que:

El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia ante las autoridades que tengan a su cargo el registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en un Estado Contratante, ante las autoridades que hayan expedido o refrendado el certificado.

3.6 Jurisdicción

El CLC confirma el principio de la jurisdicción exclusiva de los Estados Partes donde se producen los daños por contaminación para conocer de las reclamaciones de indemnización en virtud del Convenio. Sin embargo se implementó una enmienda necesaria para reconocer el ampliado ámbito de aplicación territorial del Convenio. Por lo tanto el nuevo Artículo IX prescribe que:

Cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el artículo II, de uno o más Estados Contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes. El demandado será informado de ello con antelación suficiente.¹⁴⁷

CONSIDERACIONES FINALES

Brasil dio un paso importante hacia adelante al ratificar el CLC en 1976. Sin embargo, considerando que el CLC 1992 introdujo grandes cambios al sistema de responsabilidad civil del propietario nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos originalmente establecido por el CLC, el siguiente paso lógico para Brasil sería la adhesión al CLC 1992. En este sentido es posible afirmar que la

¹⁴⁷ Artículo IX(1).

accesión al CLC 1992 acarrearía muchos beneficios incluyendo los siguientes:

1. En relación al ámbito de aplicación territorial, la accesión al CLC 1992 ampliaría considerablemente el margen de cobertura, ya que el CLC solo se aplica al territorio, inclusive el mar territorial, mientras que el CLC 1992 se aplicaría también a la zona económica exclusiva de Brasil.

2. En el estado actual del derecho brasileño, el CLC solo se aplica a medidas preventivas tomadas en relación a acontecimientos que causan daños por contaminación, mientras que el CLC 1992 se aplicaría también a medidas preventivas tomadas en relación a acontecimientos que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños.

3. El CLC solo cubre buques que efectivamente estén transportando hidrocarburos a granel como carga. Por otra parte, bajo la definición de buque en el CLC 1992, aunque el caso de buques que puedan transportar hidrocarburos y otras cargas es regulado de una forma similar al CLC, en el caso de buques petroleros el requisito para la aplicación del CLC 1992 es que el buque esté construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. Así, el CLC 1992 cubre derrames de hidrocarburos para combustible de buques petroleros en lastre, los cuales no estaban cubiertos por el CLC.

4. El CLC 1992 introduce una canalización de responsabilidad más estricta, brindando protección expresa a un número de personas que no estaban cubiertas por la canalización prevista en el CLC. Consecuentemente, al implementar el CLC 1992, Brasil extendería la protección del Convenio a estas personas y prevendría así la duplicación innecesaria de seguros u otras garantías financieras.

5. Finalmente, en relación a la limitación de la responsabilidad es necesario reiterar que los límites del CLC (aplicable en Brasil) son extremadamente bajos, y el derecho de limitación se pierde por la culpa del propietario. Como podemos recordar, las reclamaciones en el incidente del *Amoco Cadiz* alcanzaron casi los 800 millones de francos, mientras que el límite de responsabilidad del propietario (de acuerdo al CLC) era de 77 millones de francos. Asimismo, en el caso del *Tanio* las reclamaciones sumaron 527 millones de francos mientras que el límite de responsabilidad del propietario (de acuerdo al CLC) era de 22 millones de francos. Esto podría traer consecuencias desastrosas en la eventualidad de un desastre ambiental por contaminación en las zonas marítimas de Brasil. Por lo tanto, es imprescindible que Brasil acceda al CLC 1992, estableciendo así, límites de responsabilidad más altos que los ahora prescritos. Esto mejoraría considerablemente la indemnización disponible a víctimas de daños causados por contaminación por hidrocarburos y a la vez solidificaría la posición del propietario del buque, ya que bajo el CLC 1992 es más difícil prevenir el derecho del

GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez. Brasil y la responsabilidad civil del propietario de un buque nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.7, n.1, 1º quadrimestre de 2012. Disponible em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

propietario a limitar su responsabilidad.

Esta lista de beneficios no pretende de ninguna manera ser exhaustiva ya que hay otros beneficios en acceder al CLC 1992 que no han sido mencionados. Sin embargo, los beneficios mencionados son suficientes para comprender que la adhesión al CLC 1992 es imprescindible para el derecho marítimo brasileño.

REFERENCIAS DE LAS FUENTES CITADAS

ABECASSIS, David y JARASHOW, Richard. *Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States Law and Practice*. Second Edition, London: Stevens & Sons, 1985

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. *Curso de Derecho Marítimo*. Segunda Edición. Navarra: Thomson – Civitas, 2005

BALKIN, Rosalie. "The Rise and Rise of IMO's Liability and Compensation Regimes" en NDIAYE, Tafsir Malick y WOLFRUM, Rüdiger (eds). *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*. Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2007, p. 687

BATES, John. *United Kingdom Marine Pollution Law*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1985

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL. *CMI Yearbook 2009: Athens II – Documents of the Conference*, Antwerp: CMI Headquarter, 2009

DAMAR, Duygu. "Compulsory Insurance in International Maritime Conventions", *Journal of International Maritime Law*, Vol. 15, No. 2, 2009, pp. 151-168

DE LA RUE, Colin y ANDERSON, Charles. *Shipping and the Environment*. Second Edition, London: Informa, 2009

FAURE, Michael y HUI, Wang. "Financial Caps for Oil Pollution Damage: China and the International Conventions" en FAURE, Michael y HU, James (eds). *Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage: Recent Developments in Europe, China and the US*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2006, p. 317

GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez. Brasil y la responsabilidad civil del propietario de un buque nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.7, n.1, 1º quadrimestre de 2012. Disponible em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

FONTAINE, Emmanuel. "The French Experience: 'Tanio' and 'Amoco Cadiz' Incidents Compared" en DE LA RUE, Colin (ed.). *Liability for Damage to the Marine Environment*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1993, pp. 101-108.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María. Manual de Derecho de la Navegación Marítima. Tercera Edición, Madrid/Barcelona: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales S.A., 2006

GÖRANSSON, Magnus. "The 1984 and 1992 Protocols to the Civil Liability Convention, 1969 and the Fund Convention, 1971" en DE LA RUE, Colin (ed.). *Liability for Damage to the Marine Environment*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1993, p. 71

GOUILLOUD, Rémond. "The Future of the Compensation System as Established by International Convention" en DE LA RUE, Colin (ed.). *Liability for Damage to the Marine Environment*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1993, p. 83.

HILL, Christopher. *Maritime Law*. Sixth edition, London/Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd., 2003

HODGES, Susan y HILL, Christopher. *Principles of Maritime Law*. London/Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd., 2001

JACOBSSON, Måns. "The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem", *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 32, No. 1, 2007, pp. 1-33

KISS, Alexandre y SHELTON, Dinah. "Strict Liability in International Environmental Law" en NDIAYE, Tafsir Malick y WOLFRUM, Rüdiger (eds). *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*. Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2007, p. 1131

LIBRANDO, Gaetano. "The Influence of the Torrey Canyon Incident on the Liability and Compensation Regimes Developed under the Auspices of the IMO" en MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. (ed.). *Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*. London/New York: Routledge, 2010, p. 315

MANDARAKA-SHEPPARD, Aleka. *Modern Admiralty Law*. Second Edition, London: Routledge-Cavendish, 2007

GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez. Brasil y la responsabilidad civil del propietario de un buque nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.7, n.1, 1º quadrimestre de 2012. Disponible em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*. London/New York: Routledge, 2011

MENSAH, Thomas. "Civil Liability and Compensation for Environmental Damage in the 1982 Convention on the Law of the Sea" en BASEDOW, Jürgen, MAGNUS, Ulrich y WOLFRUM, Rüdiger (eds). *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 & 2008*. Verlag/Berlin/Heidelberg: Springer, 2010, p. 3

MITROPOULOS, Efthimios E. "IMO: 60 Years in the Service of Shipping" en MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. (ed.). *Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*. London/New York: Routledge, 2010, p. 7

ÖZÇAYIR Oya. *Liability for Oil Pollution and Collisions*. London/Hong Kong: LLP, 1998

RÉMOND-GOUILLOUD, Martine. "The Future of the Compensation System as Established by International Convention" en DE LA RUE, Colin (ed.). *Liability for Damage to the Marine Environment*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1993, p. 83

RODIÈRE, René. *Traité Général de Droit maritime, Introduction et L'armement*. Paris: Dalloz, 1976

TSIMPLIS, Michael. "Marine Pollution from Shipping Activities" en Institute of Maritime Law. *Southampton on Shipping Law*. London: Informa, 2008, pp. 255-256

WARD, Les. "The SDR in Transport Liability Conventions: Some Clarification", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 13, No. 1, 1981, pp. 1-20

WU, Chao. *Pollution from the Carriage of Oil by sea: Liability and Compensation*. London: Kluwer Law International, 1996

WOLFRUM, Rüdiger. "Marine Pollution – Compensation or Enforcement" en BASEDOW, Jürgen y MAGNUS, Ulrich (eds). *Pollution of the Sea – Prevention and Compensation*. Hamburg: Springer, 2007

Convenios Internacionales

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982

GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez. Brasil y la responsabilidad civil del propietario de un buque nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.7, n.1, 1º quadrimestre de 2012. Disponible em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

Convenio internacional para la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971

Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas sobre limitación de la responsabilidad de propietarios de buques, 1924

Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969

Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969

Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, 1957

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969

Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976

Protocolo de 1976 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969

Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969

Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969

Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971

Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo Complementario).

Legislación Nacional

Brasil

GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez. Brasil y la responsabilidad civil del propietario de un buque nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.7, n.1, 1º quadrimestre de 2012. Disponible em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

Decreto No. 79.437 de 28 de marzo de 1977

Decreto No. 1.530, de 22 de junio de 1995

España

BOE núm. 150 de 23 de junio de 2001: PROTOCOLOS de 1992, que enmiendan el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y el Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (publicados en el «Boletín Oficial del Estado» número 225, de 20 de septiembre de 1995, y número 244, de 11 de octubre de 1997, respectivamente). Declaración efectuada el día 27 de septiembre de 2000 por España, Francia e Italia, hecha de conformidad con lo previsto en el artículo 3.a).ii) del Protocolo de 1992, que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil, nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y en el artículo 4.a).ii) del Protocolo de 1992, que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971.

Estados Unidos

Oil Pollution Act, 1990

Jurisprudencia

Estados Unidos

Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc. et al. 528 F. Supp. 2d 455; 2008 AMC 83

Francia

Erika [2008] Dir. Mar. 51, 247

Documentos Internacionales

FUND/A.4/11, "Definition of the Term 'Persistent Oil'", Note by the Director, de 15 de julio de 1981

GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez. Brasil y la responsabilidad civil del propietario de un buque nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.7, n.1, 1º quadrimestre de 2012. Disponible em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

LEG 82/12, "Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 82º periodo de sesiones", de 6 de noviembre de 2000

LEG/CONF/4, "Observations and Proposals of Governments Concerning Draft Articles on Civil Liability for Oil Pollution Damage", de septiembre de 1969

LEG/CONF/4/Add.2, "Observations and Proposals of Governments Concerning Draft Articles on Civil Liability for Oil Pollution Damage", de 31 de octubre de 1969

LEG/CONF/4/Add.3, "Observations and Proposals of Governments Concerning Draft Articles on Civil Liability for Oil Pollution Damage", de 10 de noviembre de 1969

LEG/CONF/C.2.SR.3, "Summary Record of the Third Meeting – held on Thursday, 13 November 1969, at 10.10 a.m."

LEG/CONF/C.2.SR.14, "Summary Record of the Fourteenth Meeting – held on Friday, 21 November 1969, at 9.05 a.m."

LEG/CONF/C.2.SR.20, "Summary Record of the Twentieth Meeting – held on Wednesday, 26 November 1969, at 3.30 p.m."

LEG/CONF/WP.19, "Statement by the USSR Delegation", de 27 de noviembre de 1969

Resolución LEG.1(82) "Aprobación de enmiendas a las cuantías de limitación que figuran en el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969", aprobada el 18 de octubre de 2000