

IMPORTANCIA DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES RELATIVOS A LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR HIDROCARBUROS *

José Eusebio SALGADO Y SALGADO

SUMARIO: I. *Introducción*. II. *Los convenios Intervention/69 y CLC/69*. III. *El Convenio del Fondo IOPC o FIDAC*. IV. *Miembros*. V. *Órganos*. VI. *Logros*. VII. *Problemática*. VIII. *Conclusiones*.

I. INTRODUCCIÓN

Al ocurrir el grave accidente del buque-tanque “Torrey Canyon”, frente al puerto inglés de Milford Haven, en el arrecife de Seven Stones, el 7 de marzo de 1967, la humanidad se percató de que no eran suficientes las medidas emprendidas en favor de la preservación del medio marino contra la contaminación por hidrocarburos, es decir:

1. Ocuparse por vez primera de la contaminación marina.
2. Adoptar reglas dentro del marco del derecho internacional público de corte clásico.¹

El buque-tanque citado acababa de ser remodelado, habiéndosele hecho importantes modificaciones (la principal fue que pasó de 80 mil a 120 mil toneladas de registro bruto); además de que se dijo que el nú-

* Entre dichos instrumentos se cuentan el relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969 (Intervention/69); Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos del 29 de noviembre y sus Protocolos de 1976, 1984 y 1992 (CLC/69/76/84/92); y el Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos del 18 de diciembre de 1971 y sus Protocolos de 1976, 1984 y 1992 (FUND/71/76/84/92).

¹ Salgado y Salgado, José Eusebio, “La labor de la Organización Marítima Internacional en favor de la protección y preservación del medio marino”, *Pemex*:

mero 7 le fue fatídico, ya que 7 eran las nacionalidades de su tripulación, eran poco más de las 7:00 horas de la mañana cuando ocurrió el accidente, el 7 de marzo de 1967, "Seven Stones" el arrecife contra el que abordó, entre otras coincidencias; el accidente causó serios problemas perjudicando la flora y la fauna marinas del estrecho de San Jorge, estrecho de Bristol y Mar de Irlanda.²

Ello provocó una nueva discusión acerca de la responsabilidad de los Estados y, desde luego, de los propietarios de las cargas y de los navieros o dueños de los buques, así como de los armadores, es decir, aquellos que explotan comercial y marítimamente un buque siendo o no sus propietarios.

Se examinó de manera rigurosa el problema particular de la licitud o ilicitud, imputabilidad y reparación de daños ocasionados por la contaminación marina, que forma parte de la responsabilidad en el derecho internacional.³

No cabe duda que en el caso de responsabilidad por un hecho ilícito, la víctima puede aportar las pruebas de la responsabilidad del sujeto a quien es imputable el acto o bien la omisión que dio lugar al hecho ilícito.⁴

Pero la responsabilidad sin hecho ilícito toca al Estado responsable aportar las pruebas de carácter excluyente de la ilicitud, para el caso que sea pertinente su invocación.⁵

Esto opera, asimismo, para los individuos, si recordamos la definición que de responsabilidad civil nos da Joaquín Martínez Alfaro:

Es la obligación de carácter civil de reparar el daño pecuniario causado directamente, ya sea por hechos propios del obligado a la reparación o por hechos ajenos de personas que dependen de él, o por el funcionamiento de cosas cuya vigilancia está encomendada al deudor de la reparación.⁶

Lex, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, México, julio-agosto de 1989, núms. 13-14, p. 25.

² Sobarzo, Alejandro, *Régimen jurídico del altamar*, 2a. ed., México, Porrúa, 1985, pp. 129 a 132.

³ Gómez Robledo Verduzco, Alonso, "Consideraciones sobre la responsabilidad internacional del Estado sin el hecho ilícito y la contaminación marina", *Temas selectos de derecho internacional*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1986, p. 111.

⁴ *Idem*.

⁵ *Ibidem*, p. 112.

⁶ Martínez Alfaro, Joaquín, *Teoría de las obligaciones*, México, Porrúa, 1989, p. 140.

II. LOS CONVENIOS INTERVENTION/69 Y CLC/69

Por lo mismo, y ante el grave problema que representaba la contaminación del medio marino por hidrocarburos y sus derivados, además de que los daños eran cuantiosos y que era necesario indemnizar a las víctimas de tales hechos de manera conveniente y oportuna, se convocó a la Conferencia Jurídica Internacional sobre Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar, en donde se estudiaría la adopción de un Convenio o Convenios sobre las cuestiones relativas a tales temas, por Resolución emitida por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), el 28 de noviembre de 1968.⁷

El gobierno del Reino de Bélgica invitó a la Conferencia, que se reunió en el “Palais des Congres”, en Bruselas del 10 al 28 de noviembre de 1969, reunión internacional en la que no participó nuestro país.⁸

En dicha Conferencia se adoptaron dos convenios y tres resoluciones:

1. Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969 y su Anexo relativo a la Conciliación Internacional y el Arbitraje Internacional, procedimientos que las partes en el Convenio pueden seguir para resolver sus conflictos en caso de diferencias en la aplicación del Convenio (Intervention/69).

2. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969 y su Anexo relativo al Certificado de Seguro u otra Garantía Financiera relativos a la Responsabilidad Civil por daños causados por la Contaminación de las Aguas de Mar por Hidrocarburos (CLC/69).

3. Resolución sobre cooperación internacional en materia de contaminación por agentes que no sean hidrocarburos.

4. Resolución sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnizaciones para resarcir daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

⁷ *Conferencia Jurídica Internacional sobre Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar. 1969*, Acta final de la Conferencia junto con los documentos anexos, incluyendo el texto de los dos convenios aprobados, Londres, Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, 1970, p. 1.

⁸ *Idem*.

5. Resolución sobre el Informe del Grupo de Trabajo relativo al Fondo.⁹

A través del primero de estos Convenios los Estados miembros o partes en él se señalaron derechos para adoptar medidas que sirvan para prevenir, mitigar o eliminar el peligro de la contaminación por hidrocarburos, resultantes de accidentes sufridos por buques que se encuentren fuera de las aguas territoriales.

Así, el Estado ribereño queda facultado para tomar únicamente aquellas medidas que sean necesarias; tras realizar consultas con todos los interesados apropiados, sobre todo con el Estado o Estados cuyo pabellón portan los buques involucrados, los propietarios de tales buques y los de las cargas, incluso si aún hay tiempo y las circunstancias lo permiten, las autoridades del Estado ribereño podrán consultar a los expertos independientes designados para tal fin; para evitar las amenazas de contaminación a sus litorales o intereses conexos.

Cabe señalar que el Estado ribereño deberá tomar todas las medidas necesarias para evitar riesgos a vidas humanas y prestar a las personas siniestradas toda la ayuda que requieran y, de ser el caso, repatriar las tripulaciones de los buques accidentados.

Por supuesto que puede actuar de inmediato en casos extremos, sin consultas previas, pero deberá notificar posteriormente a todos los interesados involucrados, sobre su acción.

Los intereses conexos son los más variados, tal y como el Convenio lo prevé:

- Actividades marítimas costeras, portuarias o de estuario, incluyendo todas las actividades pesqueras y que constituyan un medio esencial de existencia de las personas interesadas.
- Atractivos turísticos de la región interesada.
- Conservación de los recursos vivos del mar y de su flora y fauna.

A los buques de guerra y aquellos adscritos al servicio propio del Estado, no comerciales, no les es aplicable el Convenio.

En caso de diferencias entre los Estados afectados incluyendo los súbditos afectados de uno de ellos, podrán acudir a los procedimientos de

⁹ *Idem.* Desde luego, esta obra fue consultada preferentemente para examinar el contenido de los convenios y las resoluciones aquí citadas.

conciliación o de arbitraje internacionales, previstos en el Anexo del Convenio, sin que ello impida que las partes en las controversias puedan acudir a otros medios de solución pacífica de tales conflictos.

Si el Estado ribereño se excede en la aplicación de sus medidas y causa daño a otros, tendrá la obligación de indemnizar a los interesados por tales daños causados. Esto, sin embargo, no debe impedirnos ver que si se hace necesario, el Estado ribereño para evitar la contaminación de sus litorales e intereses conexos, podrá destruir la embarcación y/o la carga, después de poner a salvo las vidas humanas involucradas en el siniestro.¹⁰

El Convenio entró en vigor internacionalmente el 6 de mayo de 1975, y nuestro país lo ratificó promulgándolo en el *Diario Oficial de la Federación* del 25 de mayo de 1976.¹¹

Posteriormente se amplió tal intervención, además de los hidrocarburos, a otras sustancias contaminantes y perjudiciales, preferentemente los productos químicos, transportadas por buques. Esas sustancias se listaron en el Anexo del Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en caso de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos del 2 de noviembre de 1973 (PROT/Intervention/73), del que México también es parte, ya que lo ratificó y promulgó en el *Diario Oficial de la Federación* del 19 de mayo de 1980.¹²

En el segundo instrumento internacional que aquí nos ocupa, el Convenio CLC/69, éste se refiere al fundamento o base y al grado o nivel de la responsabilidad de los propietarios del buque o de la carga, nacida de daños sufridos por Estados u otras personas físicas o morales como consecuencia de un siniestro marítimo que entrañe contaminación por hidrocarburos.

El objetivo del Convenio de Responsabilidad Civil es precisamente el garantizar que se otorgue una indemnización adecuada y oportuna a las víctimas de una contaminación por hidrocarburos que provengan de buques-tanque petroleros que hayan sufrido un accidente marítimo o no.

Aquí se hace responsable de tales daños el propietario del buque del que se haya escapado o desde el cual se haya descargado el hidrocar-

¹⁰ *La OMI al día. Reseña de los Convenios de la OMI. W/4893S. J/2855*, Londres, Organización Marítima Internacional, junio de 1986, p. 44.

¹¹ Salgado y Salgado, José Eusebio, "La legislación marítima mexicana", *Pemex-Lex*, México, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, enero-febrero de 1989, núms. 7-8, p. 10.

¹² *Idem. La OMI al día, La Prevención de la Contaminación del Mar. J/2863/Rev. 1*, Londres, Organización Marítima Internacional, marzo de 1988, p. 8.

buro contaminante. La responsabilidad es sumamente estricta, aun cuando existen cierto número de excepciones:

a) Cuando los daños por contaminación sean resultado de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección, o bien de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible.

b) Cuando los daños fueron totalmente causados por la acción u omisión intencionada de un tercero.

c) Cuando los daños por contaminación fueron causados por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

d) Cuando el propietario pueda probar que los daños provocados por contaminación se deben total o parcialmente por la acción u omisión de la persona que lo sufrió, ya que actuó en tal sentido y deliberadamente con la intención de causarlos, o bien tal persona actuó con negligencia, podrá ser exonerado total o parcialmente.

El Convenio CLC/69 también dispone la obligación de mantener por los propietarios de los buques-tanque que transporten más de 2 mil toneladas de hidrocarburos a granel, un seguro u otra garantía financiera para cubrir los daños que pudieran sobrevenir en caso de provocarse una contaminación por hidrocarburos.

El Convenio no se aplica a los buques de guerra ni a otros buques propiedad del Estado adscritos a su función propia, es decir, no comerciales. Respecto de los buques propiedad del Estado dedicados a fines comerciales, el Estado puede ser demandado en cualesquiera de las jurisdicciones previstas en el Convenio (artículo IX), es decir, las de los Estados partes en que se hayan ocasionado los daños o se hayan tomado las medidas preventivas para evitarlos o reducirlos al mínimo, además de que renuncia a cualquier medio de defensa en su calidad de soberano.¹³

El Convenio CLC/69 entró en vigor el 19 de junio de 1975 y nuestro país se adhirió a él, promulgándolo en el *Diario Oficial de la Federación* del 9 de agosto de 1994. Se han adoptado tres protocolos de modificación y/o enmienda, el primero del 19 de noviembre de 1976, en vigor el 8 de abril de 1981, y nuestro país se adhirió a él promulgándolo en el *Diario Oficial de la Federación* del 9 de agosto de 1994. Este

¹³ *La OMI al día. Reseña de los convenios...*, pp. 45 a 47. *La OMI al día. La prevención de la contaminación...*, p. 8.

instrumento internacional sólo se ocupa de enmendar el artículo V del CLC/69, sustituyendo los párrafos 1 y 9 para cambiar la base de la unidad de cuenta de limitación de responsabilidad de francos oro Poincaré a Derechos Especiales de Giro (DEG), tal y como los define el Fondo Monetario Internacional (FMI).¹⁴

El segundo protocolo se adoptó el 25 de mayo de 1984, sin que a la fecha haya entrado en vigor, debido a la exigencia de su artículo 13, que señala que ello ocurrirá doce meses después de que diez Estados lo ratifiquen, pero entre ellos, seis cuyas flotas excedan de un millón de toneladas de registro bruto de buques-tanque. Nuestro país se adhirió a él el 13 de mayo de 1994. No obstante, en el tercer protocolo esta exigencia se redujo, limitando el número a cuatro Estados, éste se adoptó el 27 de noviembre de 1992, el que no ha entrado en vigor internacionalmente; sin embargo, México se adhirió a él el 13 de mayo de 1994. Curiosamente, no han sido promulgados en el *Diario Oficial de la Federación*, según se dijo en la Secretaría de Relaciones Exteriores, hasta que no entren en vigor mundialmente, hecho insólito, si recordamos que hemos ratificado convenios que no han entrado en vigor hasta la fecha, como los siguientes: Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980 y el Convenio de las Naciones Unidas sobre Condiciones de Inscripción de los Buques del 7 de febrero de 1986, y los hemos promulgado en el *Diario Oficial de la Federación* del 27 de abril de 1982, fe de erratas del 12 de agosto de 1982, y del 13 de mayo de 1988, respectivamente.¹⁵

¹⁴ Conferencia de 1976 para la revisión de lo dispuesto acerca de la unidad de cuenta. ISBN 92-801-3044-7, Londres, Organización Marítima Internacional, 1977, pp. 14 a 17. Examen del Estado Jurídico de los Convenios y demás Instrumentos Convencionales adoptados como resultado de la Labor del Comité Jurídico, LEG 71/11, Londres, Organización Marítima Internacional, 1º de julio de 1994, anexo, p. 1.

¹⁵ Conferencia Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños Derivados del Transporte Marítimo de Ciertas Sustancias, 1984, ISBN 92-801-3407-8, Londres, Organización Marítima Internacional, 1985, p. 19. Examen de los Proyectos de Protocolos con enmiendas al Sistema Intergubernamental de Responsabilidad e Indemnización por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos basado en el Convenio de Responsabilidad Civil 1969, y en el Convenio del Fondo, 1971, y cuestiones conexas, LEG 66/5, Londres, Organización Marítima Internacional, 24 de diciembre de 1991, 16 pp. *Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México*, México, Senado de la República, t. XXIII (1979-1980), pp. 509 a 538 y t. XXVII (1986), pp. 37 a 73. Examen del estado jurídico de los convenios y demás instrumentos, anexo, pp. 2 y 3.

De acuerdo con lo que dispone el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, del 19 de noviembre de 1976, en su artículo 3, “Reclamaciones que no pueden ser objeto de limitación”, que las Reglas de este Convenio no serán de aplicación para los casos de: “b) Reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, en el sentido que se da a tales daños en el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Hidrocarburos, del 29 de noviembre de 1969, y en toda enmienda o Protocolo correspondiente al mismo que esté en vigor”, podemos concluir que un buque-tanque petrolero no puede acogerse al mismo.¹⁶

Los daños por contaminación nos dice el CLC/69 que son:

- a) Las pérdidas o daños causados fuera del buque, por transporte de hidrocarburos.
- b) La contaminación resultante de derrames o descargas procedentes de la embarcación, dondequiera que ocurran tales derrames o descargas.
- c) Inclusión del costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños causados por tales medidas preventivas.¹⁷

Ahora bien, los hidrocarburos sujetos al Convenio CLC/69 son:

Todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil (combustóleo), 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.¹⁸

El Convenio, asimismo, se aplicará a los daños por contaminación en el territorio de un Estado parte, incluyendo su mar territorial y su zona económica exclusiva.¹⁹

La ampliación actual del artículo V, inciso 1), tal y como fue modificado por su Protocolo de 1984 (CLC/PROT/84), prevé una limitación

¹⁶ Conferencia Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976. ISBN 92-801-3043-9, Londres, Organización Marítima Internacional, 1977, pp. 26 y 27.

¹⁷ Conferencia Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de daños derivados del Transporte Marítimo de ciertas Sustancias..., pp. 56 p 57.

¹⁸ *Ibidem*, p. 56.

¹⁹ *Ibidem*, p. 57.

de tres millones de unidades de cuenta (DEG) para buques de 5,000 toneladas de registro bruto y por cada tonelada adicional se sumarán 420 unidades de cuenta (DEG) a la cantidad antes mencionada. Por ejemplo, si se tratase de un buque de 100 mil toneladas de registro bruto la limitación será de 42.900,000 unidades de cuenta (DEG). Dicho monto total no podrá en ningún caso exceder de 59.7 millones de unidades de cuenta (DEG).

La unidad de cuenta no es otra cosa que el Derecho Especial de Giro (DEG), tal y como lo define el Fondo Monetario Internacional (FMI). Dichas cuantías se convierten a la moneda nacional del Estado en que se constituya el fondo de garantía previsto en el Convenio, convirtiéndose al valor que en el momento del siniestro tiene esa moneda nacional frente al DEG.²⁰

Respecto de las resoluciones adoptadas en esta Conferencia, no debemos perder de vista la segunda, que fue la que dio origen a la larga al Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos (Fondo IOPC o FIDAC), pues se invitaba al Comité Jurídico de la OCMI, hoy OMI, a elaborar un proyecto de plan de indemnización que garantizará la disponibilidad de medios suficientes de indemnización para las víctimas de siniestros mayores que causen una contaminación por hidrocarburos.

III. EL CONVENIO DEL FONDO IOPC O FIDAC

La Asamblea de la OCMI con base en lo que dispone el artículo 3 b) del Convenio Constitutivo de la Organización, convocó a la celebración de una conferencia internacional para proyectar la adopción de un sistema internacional de indemnizaciones relacionado con los daños causados por la contaminación de hidrocarburos, la que a invitación del gobierno del Reino de Bélgica se celebró en el "Palais des Congres" de Bruselas del 29 de noviembre al 18 de diciembre de 1971, en la que sí participó México.²¹

²⁰ *Ibidem*, p. 59. A precios de 1988 los 3 millones de DEG equivalían a 3.12 millones de dólares y el máximo, es decir, 59.7 millones de DEG a 62 millones de dólares.

²¹ *Conferencia sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, 1971*, Londres, Organización Marítima Internacional, 1972, pp. 4 y 5.

Este Convenio vino a complementar al Convenio CLC/69, que aun cuando es un mecanismo útil para garantizar el pago de indemnización en caso de daños causados por contaminación de hidrocarburos, no resolvía todas las problemáticas que de carácter jurídico, financiero o de otra índole se plantearon durante la Conferencia de 1969.

Así, algunos Estados habían puesto ciertas objeciones al régimen establecido, pues se basaba en la más estricta responsabilidad del propietario del buque, que en muchos casos él no podrá prever responsabilidad objetiva, pues se dejaba de lado la tradicional responsabilidad en que se basaba el derecho marítimo, es decir, la de la culpa o responsabilidad subjetiva.

Respecto de las cifras de limitación adoptadas, se decía que eran insuficientes cuando se involucrase en el siniestro uno de los grandes buques-tanque petroleros de más de cien mil toneladas de registro bruto, por lo que se requería una cifra de límite de indemnización más elevada.

La posición de avenencia se alcanzó en la Conferencia de 1969 al proponerse precisamente la creación del Fondo Internacional que financiaría los intereses relacionados con la carga y podría contribuir a aliviar al propietario del buque, así como proporcionar indemnización adicional a las víctimas de daños por contaminación por hidrocarburos, para aquellos casos en que la indemnización dispuesta por el Convenio CLC/69 fuese insuficiente o no pudiera obtenerse.

Por ello, el Comité Jurídico de la OMI preparó un Proyecto de Convenio que se adoptó en la Conferencia de Bruselas de 1971.²²

De esta suerte, y resumiendo, podemos decir que el contenido del Convenio del Fondo es el siguiente:

- a) Otorgar una indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, en la medida en que la protección establecida por el Convenio CLC/69 sea insuficiente o inadecuada.
- b) Dar ayuda a los propietarios de los buques, respecto de la carga financiera adicional que les impone el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, la que sólo se otorgará si se sujeta la ayuda con el propósito de que se garantice la observancia y cumplimiento de diversos convenios relacionados con la labor de la OMI, como son, entre otros, los siguientes:

²² *La OMI al día. Reseña de los convenios de la OMI...*, pp. 48 y 49. *La OMI al día. La prevención de la contaminación del mar...*, p. 9.

1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y sus diversas enmiendas y modificaciones hasta la fecha (SOLAS/74/78/88).
2. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques y sus Modificaciones y enmiendas a la fecha (MARPOL/73/78).
3. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, tal y como está siendo enmendado hoy día (STCW/78).
4. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga y sus enmiendas y modificaciones (LL/66/88).

c) Llevar a la práctica los propósitos conexos establecidos en el Convenio CLC/69.

Así, con base en el primer propósito, el Fondo debe pagar la indemnización a Estados y personas que sufran los daños por contaminación por hidrocarburos, para el caso de que tales personas no hayan recibido o no puedan recibir la indemnización del propietario del buque, del que hayan escapado o se hayan descargado los hidrocarburos, o cuando tal indemnización no sea suficiente para cubrir tales daños.

Ya vimos cuál es el límite que el CLC/69 establece para el propietario de un buque: tres millones de unidades de cuenta o DEG, para un buque de 5,000 toneladas de registro bruto, y por cada tonelada que se exceda de esta suma 420 DEG, hasta una suma máxima de 59.7 millones de DEG.

Ahora bien, no se debe olvidar que el Convenio de Responsabilidad Civil le concede algunas excepciones o excluyentes al propietario del buque, con lo que éste queda liberado de pagar tal indemnización.

De acuerdo con lo que dispone el Convenio del Fondo, las víctimas pueden recibir una indemnización muy por encima de los niveles de responsabilidad del propietario del buque siniestrado; sin embargo, las obligaciones del Fondo están limitadas de tal manera que la suma total que deberá pagarse a las víctimas por el propietario y el Fondo no deberá ser superior a 30 millones de unidades de cuenta (DEG), y si el Estado parte no es miembro del FMI, hasta por 450 millones de francos oro Poincaré, la Asamblea incrementó tales niveles posteriormente a 60 millones de unidades de cuenta (DEG) o 900 millones de francos oro Poincaré para los Estados no miembros del FMI. Con las reformas de

1984 se incrementará a 135 millones de unidades de cuenta (DEG), pero al entrar la mayoría o la casi totalidad de los antiguos Estados socialistas de la Europa Oriental y de otras partes del mundo al FMI, ya no habrá necesidad de hacer referencia a los francos oro Poincaré.

El Fondo IOPC o FIDAC siempre estará obligado a pagar indemnización a las víctimas por contaminación por hidrocarburos, salvo que se presenten las siguientes excepciones, que son excluyentes y le liberan de toda obligación:

- a) Que los daños son consecuencia de un hecho de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección.
- b) Que los daños fueron ocasionados por un derrame o descarga de hidrocarburos procedente de un barco de guerra o de algún otro barco perteneciente al Estado o explotado por él, y exclusivamente afecto a los servicios propios del mismo, es decir, no comerciales.
- c) Si el demandante no puede demostrar que el daño sea consecuencia del siniestro de uno o más barcos.

El Fondo IOPC o FIDAC puede, asimismo, proporcionar asistencia a los Estados partes que estén amenazados o afectados por una contaminación por hidrocarburos que deseen tomar medidas sobre el particular. Tal asistencia puede consistir en facilitar personal técnico y especializado, materiales, facilidades de crédito y otras ayudas.

El Fondo IOPC o FIDAC también podrá exonerar a los propietarios de las obligaciones financieras suplementarias que para ellos se derivan del Convenio CLC/69 y sus protocolos de modificación y enmienda, cuando su obligación pase de 100 unidades de cuenta (DEG) por tonelada o 1,500 unidades monetarias o francos oro Poincaré por tonelada, siempre que no exceda de 133 unidades de cuenta (DEG) por tonelada o 2,000 unidades monetarias o francos oro Poincaré por tonelada; o una cantidad de 14 millones de unidades de cuenta (DEG) o 210 millones de unidades monetarias o francos oro Poincaré, si ésta fuera menor.

Además, se prevé una compensación a los propietarios de buques y sus fiadores, siempre que hayan suscrito un seguro u otra garantía financiera que cubra su parte de responsabilidad derivada del Convenio CLC/69 y sus Protocolos de Modificación, hasta por una cantidad equivalente a 100 unidades de cuenta (DEG) por tonelada o 1,500 unidades monetarias o francos oro Poincaré por tonelada; o de 8.333,000 unidades de

cuenta (DEG) o 2,000 unidades monetarias o francos oro Poincaré por tonelada, siempre que esta cantidad fuera menor.

Pero el propietario del buque no será indemnizado por el Fondo IOPC o FIDAC si los daños causados son:

- a) Por su conducta dolosa.
- b) O si el accidente es debido, aun cuando sea parcialmente, al incumplimiento en su buque de algunos convenios.

El propio Convenio del Fondo tiene específicas disposiciones sobre el procedimiento para presentar reclamaciones, derechos y obligaciones, y sobre jurisdicción.

Las contribuciones que los Estados partes deberán hacer, tanto las iniciales como después las anuales, están previstas en el artículo 10 del Convenio del Fondo. El Estado sólo contribuirá a través de las personas físicas o morales que en ese país hayan recibido en total cantidades superiores a 150 mil toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución, transportados por mar hasta puertos o instalaciones terminales localizadas en ese Estado; o bien, de un Estado no contratante, pero llevadas posteriormente hasta uno que sí lo es.

Para los países que entren, la base inicial de aportación se fijará en una cantidad fija por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución, recibida en el año natural anterior a la entrada en vigor para ese país del Convenio del Fondo, fijándose al 90% de lo transportado por mar y llegue a 5 millones de unidades de cuenta (DEG) o 75 millones de unidades monetarias o francos oro Poincaré, artículo 11, disposición que fue suprimida por el Protocolo de 1984 que enmendó y modificó el Convenio del Fondo.

Las sumas anuales se fijan siguiendo lo dispuesto en el artículo 12, basándose en el presupuesto formulado sobre gastos e ingresos y considerando, por supuesto, el establecimiento de reclamaciones, que desde octubre de 1978 al 31 de diciembre de 1993 habían alcanzado los 68 incidentes, de los cuales 34 ocurrieron en Japón y los 22 mayores en aguas europeas, algunos de esos incidentes no significaron pago alguno para el Fondo IOPC o FIDAC, pero los gastos hasta ahora, 31 de diciembre de 1992, ascendieron a 80 millones de libras esterlinas, o sean aproximadamente 114 millones de dólares.

El Convenio del Fondo IOPC o FIDAC entró en vigor internacionalmente el 16 de octubre de 1978. Nuestro país se adhirió a él promul-

gándolo en el *Diario Oficial de la Federación* del 9 de agosto de 1994. Después se adoptaron tres Protocolos de Enmienda y Modificación, el primero el 19 de noviembre de 1976, que fue aprobado para adecuar el Convenio al sistema de unidades de cuenta o DEG, el que entrará en vigor internacionalmente el 22 de noviembre de 1994. México se adhirió a él el 13 de mayo de 1994.

El segundo Protocolo, del 25 de mayo de 1984, está encaminado principalmente a elevar los límites de responsabilidad previstos en el Convenio, y por consiguiente se podrá pagar una indemnización mayor a las víctimas de sucesos de contaminación por hidrocarburos.

Así, ahora, la cobertura básica, incluida la prevista en el Convenio de Responsabilidad Civil, se limitará a un máximo de 135 millones de unidades de cuenta (DEG); pero cuando las cantidades de hidrocarburos contribuyentes recibidos en tres Estados partes sea igual o superior a los 600 millones de toneladas, el límite máximo de indemnización será de 200 millones de unidades de cuenta (DEG).²³

Este Protocolo no ha entrado en vigor internacionalmente, por los requisitos que exige para su entrada en vigor:

- a) Que ocho Estados lo ratifiquen.
- b) Que además las personas obligadas a contribuir al Fondo, han recibido durante el año civil precedente un total de 600 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución.
- c) Pero, además, sólo entrará en vigor después del Protocolo de 1984 del Convenio de Responsabilidad Civil.

Sin embargo, México se adhirió a él el 13 de mayo de 1994.

Se decidió revisar esto en una Conferencia que se celebró en noviembre de 1992, para reducir a 400 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución, mediante la adopción de un nuevo Protocolo, que revisado por el Comité Jurídico de la OMI fue adoptado en la Conferencia de 1992, igual que un Protocolo del Convenio CLC/69/76/84 para hacer entrar en vigor el Protocolo de 1984, reduciendo igualmente las exigencias de entrada en vigor, lo que ocurrirá en breve en ambos casos. También México se adhirió al Protocolo de 1992, el 22 de mayo de 1994.

²³ A precios de 1988 estos límites equivalían a 140 millones de dólares y 208 millones de dólares, respectivamente.

No obstante lo anterior, para dejar en claro nuestras preocupaciones, hemos comentado el nuevo texto del Protocolo de 1992 en su partes sustanciales.²⁴

Tampoco han sido promulgados estos tres protocolos en el *Diario Oficial de la Federación*, caso insólito en el derecho de los tratados en México, según ya vimos.

De ser así, tenemos que las limitaciones del Convenio CLC/69 ahora incluyen buques-tanque pequeños, y las cantidades de limitación se incrementaron como sigue:

1. Para buques que no exceden las 5,000 toneladas de arqueo bruto, 3 millones de DEG (2.7 millones de libras esterlinas o 4.1 millones de dólares).
2. Para buques con tonelaje entre 5,000 y 140,000 toneladas de arqueo bruto 3 millones de DEG más 420 DEG (382 libras esterlinas o 577 dólares) por cada tonelada adicional a las 5,000 toneladas.
3. Para un buque que exceda las 140,000 toneladas de arqueo bruto 59.7 millones de DEG (54,4 millones de libras esterlinas u 82 millones de dólares).²⁵

El pago de compensación máximo del Fondo será ahora de 135 millones de DEG (123 millones de libras esterlinas o 186 millones de dólares), incluida la compensación que el armador debe pagar de acuerdo con el Convenio CLC/69.

La cifra de limitación también se incrementa automáticamente a 200 millones de DEG (182 millones de libras esterlinas o 275 millones de dólares), cuando haya tres Estados partes del Protocolo 1992 del Convenio FUND/71, cuando su contribución combinada por los hidrocarburos que contribuyen excedan los cuatrocientos millones de toneladas, según dispone el Protocolo de 1992.

²⁴ *Ibidem*, pp. 49 a 53. *Idem*, asimismo, deben consultarse las siguientes obras: *Conferencia sobre la Constitución de un Fondo Internacional...*, pp. 18 a 37; Salgado y Salgado, José Eusebio, *El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque*, México, Petróleos Mexicanos, 1989, pp. 62 y 63. *Annual Report 1992*, Londres, Fondo Internacional de Indemnización de Daños por Contaminación de Hidrocarburos, 1993, 102 pp. Ver toda la obra para comprender mejor la labor del Fondo, *Examen de los Proyectos de Protocolo con Enmiendas al Sistema Inter-gubernamental...*, 16 pp.

²⁵ *International Oil Pollution Compensation Fund. Annual Report 1992*, Londres, International Oil Pollution Compensation Fund, 1993, p. 30.

El Fondo no indemnizará a los armadores y éstos se atenderán a la limitación de su responsabilidad tal y como se establece en el Convenio CLC/69.

Por otra parte, se incrementa geográficamente su aplicación, que ya no sólo es en las áreas territoriales incluido el mar territorial, sino también la zona económica exclusiva.

Los derrames de buques que se descargan también serán compensados de acuerdo con los Convenios CLC/69 y Fund/71, gracias a los Protocolos de 1992; al igual que las medidas preventivas para evitar los derrames aun cuando éstos no ocurran, pueden ser recuperables de acuerdo con los nuevos Protocolos.

Por último, se mejora la definición de “Daños por contaminación”, para dejar en claro cuáles y en qué extensión los daños al medio ambiente están cubiertos por la definición.²⁸

IV. MIEMBROS

Al 10 de octubre de 1994 el Fondo IOPC o FIDAC contaba con 62 Estados miembros, que habían aceptado el Convenio del Fondo, si bien es cierto que algunos de ellos, como San Cristóbal y Neves y Australia, sólo se considerarán miembros a partir del 13 de diciembre de 1994 y el 8 de enero de 1995, respectivamente.²⁷

Se espera que cinco países ratifiquen o se adhieran al Convenio antes de que concluya 1995, y otros avancen en la adopción y aplicación de una legislación que permita adoptar el Convenio del Fondo.

Sin embargo, los Estados Unidos no han dado señales de que entrarán al Fondo y de que ratificarán, asimismo, el Convenio CLC/69/76/84/82, si recordamos que adoptó en agosto de 1990 su Ley de Prevención de la Contaminación por Petróleo (Oil Pollution Act/90).

La antigua Unión Soviética comunicó la desaparición de este país y su cambio de nombre por el de la Federación de Estados Independientes Rusos (CEI), 26 de diciembre de 1991. Otros países que comunicaron tal fueron la República de Eslovenia, que sucedió a la República de

²⁸ *Ibidem*, pp. 30 y 31.

²⁷ Notice of the Entry into Force of the Fund Convention for Barbados and Mexico, *Fund/Circ. 41*, Londres, International Oil Pollution Compensation Fund, 16 de mayo de 1994. Election des Membres du Comité Executif. *Fund/A.17/8/Add.1*, Londres, Fonds International d'Indemnisation pour les Dommages dus a la Pollution par les Hydrocarbures, 10 Octobre 1994.

Yugoslavia el 25 de junio de 1992, así como Croacia el 8 de octubre de 1991. Igual pasó con Estonia, que al aceptarse su independencia, aceptó el Convenio del Fondo.²⁸

La Asamblea del Fondo IOPC o FIDAC ha garantizado a algunos Estados el estatus de observadores, lo mismo que a algunos organismos internacionales intergubernamentales y privados.

V. ÓRGANOS

El Fondo IOPC o FIDAC cuenta con los siguientes órganos:

- a) La Asamblea.
- b) El Comité Ejecutivo.
- c) La Secretaría, a cuyo frente está el director.

La Asamblea es el órgano supremo, y se integra por los representantes de todos los Estados miembros. Entre sus múltiples funciones podemos encontrar las siguientes:

- Revisa el presupuesto anual y los estados financieros del Fondo.
- Eleva las contribuciones anuales o las disminuye según ser el caso y a la luz de las reclamaciones presentadas.
- Elige los miembros del Consejo Ejecutivo.
- Revisa la política de inversiones del Fondo.
- Ordena estudios técnicos, como aquel que le permita ver si el Fondo puede él solo llevar a cabo sus investigaciones propias sobre las causas de los siniestros.
- Garantiza la calidad de observadores a Estados no miembros y organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales.
- Designa al director a propuesta del Comité Ejecutivo.

El Comité Ejecutivo está compuesto por quince Estados miembros, y su función principal es la de aprobar las reclamaciones establecidas; puede celebrar sus sesiones cuando sea necesario y con base en el número de reclamaciones que debe atender. Así, en 1991 celebró cinco sesiones,

²⁸ *Annual Report 1992...*, pp. 8 y 9.

y en 1993 cuatro sesiones. Sin embargo, este órgano desaparecerá al entrar en vigor el Protocolo 1992, que crea el Fondo IOPC o FIDAC 1992, que actuará al mismo tiempo que el Fondo IOPC o FIDAC 1971. Por lo que habrá de pensarse, con base en lo que dispone el artículo 18, inciso 9), en relación con las funciones de la Asamblea, que el órgano auxiliar permanente debe crearse a fin de que realice las actividades que ahora desarrolla el Comité Ejecutivo del Fondo IOPC o FIDAC 1971.²⁹

Por otra parte, no se debe olvidar que por algún tiempo habrá dos Fondos IOPC o FIDAC, el de 1971 y el de 1992, cuando entren en vigor los Protocolos 1992 de los Convenios CLC/69 y Fund/71, por lo que habrá dos Asambleas, dos Secretarías y un Consejo Ejecutivo y el órgano subsidiario que constituya la Asamblea del Fondo IOPC o FIDAC/92, conforme a lo dispuesto por el artículo 18, inciso 9.³⁰

VI. LOGROS

Además de atender 68 reclamaciones y resolver la mayoría en la forma debida, desde el B/T “Antonio Gramsci”, 27 de febrero de 1979, hasta el B/T “Iliad”, 9 de octubre de 1993, el Fondo IOPC o FIDAC ha obtenido otros éxitos en sus labores.

Se preparan conferencias y seminarios sobre compensación de daños derivados de la contaminación por hidrocarburos; operaciones y actividades del Fondo IOPC o FIDAC; responsabilidad por la contaminación por hidrocarburos, etcétera.

El director del Fondo participa en conferencias internacionales, regionales o locales, en las cuales presenta interesantes ponencias y documentos de información sobre la Organización.

Se ha presentado en la Universidad Marítima Mundial (UMM) y en el Instituto Internacional de Derecho Marítimo.

Realiza, asimismo, seminarios de presentación sobre el propio Fondo IOPC o FIDAC, como los celebrados ante la OIEA; el Panel de Audi-

²⁹ *Ibidem*, pp. 14 a 21. Examen de los Proyectos de Protocolo con Enmiendas al Sistema Intergubernamental..., 16 pp.

³⁰ *Preparatifs pour l'entrée en vigueur du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. Fund/A. 17/12, Londres, Fonds International d'Indemnisation pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures, 25 juillet 1994, 10 pp. y un anexo.*

tores Externos de las Naciones Unidas; el Seminario Nacional sobre el Convenio MARPOL/73/78 celebrado en Bangkok, Tailandia; Conferencia sobre respuesta a los derrames de hidrocarburos en las aguas del Océano Pacífico en Asia, celebrado en Kuala Lumpur, Reino de la Federación Malaya; Seminario sobre la implementación de los convenios, organizado por la Comisión de Helsinki y celebrado en Riga, Letonia; y en el curso sobre Combate a la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, organizado por el Instituto Europeo de Estudios Marítimos en Gijón, España.³¹

En abril de 1992 organizó un seminario para Petróleos Mexicanos, a fin de permitir que las áreas operativas de Pemex conocieran la labor del Fondo y se percataran sobre todo de la utilidad que representa para la institución la participación en él, pues si bien es cierto que el Estado mexicano es el que ratifica los Convenios CLC/69 y FUND/71 y sus protocolos, es Pemex el que deberá cubrir las cuotas de participación con base en el tonelaje, más de 150 mil toneladas por año, de hidrocarburos sujetos a contribución de entrada a nuestros puertos.

Maneja algunas publicaciones como el *Manual de Reclamaciones*, y ahora prepara la de los textos del Convenio FUND/71 y sus Protocolos 1976, 1984 y 1992, haciendo además un texto compilado de ellos.

VII. PROBLEMÁTICA

Se mencionaron varios problemas que México deberá enfrentar, en relación con la aceptación de estos convenios, pudiéndolos enumerar a continuación y tratar de ver, en mi opinión, si efectivamente son o no problemas que deben ser examinados a fondo.

1. Problema jurídico

Se decía que había oposición a nuestra Constitución Política y a la legislación nacional. Ésta es inexistente, pues las Convenciones Intervención/69 y su Protocolo de 1973, CLC/69/76/84/92 y FUND/71/76/84/92 en nada contradicen nuestros instrumentos jurídicos.

³¹ *International Oil Pollution Compensation Fund. Annual Report 1992...*, pp. 14 a 21. *International Oil Pollution Compensation Fund. Annual Report 1993...*, p. 7. Es muy recomendable la lectura de todo el Informe de actividades del Fondo.

Esto a pesar de que el artículo XI del Convenio CLC/69, que no fue modificado por los Protocolos de 1976, 1984 y 1992, dice:

2. Con respecto a barcos cuya propiedad corresponda a un Estado contratante y afectados a servicios comerciales, cada Estado podrá ser perseguido ante las jurisdicciones señaladas en el artículo IX y deberá renunciar a todas las defensas en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano.³²

Pues esto se encuentra plenamente basado en una vieja costumbre internacional recogida en los artículos 1º y 2º del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas Concernientes a las Inmunidades de los Buques del Estado del 10 de abril de 1926, que a la letra dicen:

Artículo 1º Los buques destinados a la navegación marítima pertenecientes a los Estados o explotados por ellos, los cargamentos que les pertenecen, los cargamentos y pasajeros transportados por los buques de un Estado, así como los Estados propietarios de dichos buques o que los explotan o propietarios de dichos cargamentos, están sometidos, en lo que concierne a las reclamaciones relativas a la explotación de los mencionados buques, o al transporte de dichos cargamentos, a las mismas reglas de responsabilidad y a las mismas obligaciones que se aplican a los buques, cargamentos y armamentos privados.

Artículo 2º Las Reglas referentes a la competencia de los Tribunales, a las acciones en juicio y al procedimiento para hacer efectivas dichas responsabilidades y obligaciones son las mismas que las establecidas para los buques mercantes pertenecientes a propietarios particulares y para los cargamentos particulares y sus propietarios.³³

México, respetuoso del derecho internacional, ha acatado y cumplimentado esa costumbre internacional. Es más, en algunas ocasiones la ha aplicado en buques del Estado brasileño o el Estado argentino, dete-

³² Conferencia Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños Derivados del Transporte Marítimo de Ciertas Sustancias, 1984, pp. 65 y 66.

³³ Azcárraga, José Luis de, *Legislación internacional marítima, Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas Concernientes a las Inmunidades de los Buques del Estado*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Marinas, Ministerio de Marina, 1955, núm. 2, p. 713.

nidos por supuestos contrabandos en el puerto de Veracruz durante el gobierno del presidente Luis Echeverría Álvarez.³⁴

A Pemex mismo le han embargado buques en Panamá en varias ocasiones, destacando dos: una para garantizar supuestos adeudos al propietario del buque-tanque griego “Mesiniaki Floga”, ocasión en la que se detuvo al buque-tanque “18 de Marzo”, y la otra después de un abordaje, el buque-tanque “Ahkatun”, y siguiendo los procedimientos respectivos ante la Corte Marítima de ese país logramos hacerlos zarpar haciendo a un lado los embargos por ser improcedentes las acciones.³⁵

2. Problemática financiera

Se dice que el pago de la contribución se basará preferentemente en aquellos hidrocarburos sujetos a contribución que se manejan en cabotaje, y sólo muy limitadamente en tráfico de altura de importación, lo que es cierto.

Precisamente, manejamos hidrocarburos persistentes a través de nuestras terminales marítimas y puertos petroleros hasta por 15.206,997 toneladas, y que de éstas el 98% son de tráfico nacional.

Para esto, manifestó el Área de Administración de Riesgos de Petróleos Mexicanos, que se cuenta con un Seguro de Protección e Indemnización (PANDI), que cubre a Pemex hasta por 500 millones de dólares por cada incidente de contaminación que puedan sufrir cualesquiera de los buques-tanque de la institución, lo que vendría a ser el seguro obligatorio del que nos habla el Convenio CLC/69/76/84/92 en su artículo VII.³⁶

Al aceptar el sistema de limitación de responsabilidad que nos da el Convenio CLC/69/76/84/92 para el naviero y el armador, hemos dejado el sistema del abandono del buque en favor de los acreedores, que establecía el artículo 135 de la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos, para aceptar el sistema inglés de la suma responsabilidad,

³⁴ Salgado y Salgado, José Eusebio, “Análisis a los comentarios expresados por los representantes de la Consultoría Jurídica de la Secretaría de Relaciones Exteriores en la Quinta y Sexta Reuniones del Grupo Intersecretarial para la Organización Marítima Internacional respecto del Proyecto de Nota de México que preparó Petróleos Mexicanos”, México, febrero de 1991, p. 4.

³⁵ *Ibidem*, pp. 7 y 8.

³⁶ Los datos específicos de Petróleos Mexicanos se obtuvieron en la propia institución. Conferencia Internacional sobre responsabilidad e Indemnización de Daños Derivados del Transporte Marítimo de Ciertas Sustancias, 1984. . . , pp. 62 a 64.

basado en el tonelaje de registro bruto o de arqueo del buque. Además de que, aun cuando todavía no ratificábamos o nos adheríamos a los Convenios CLC/69/76/84/92 y FUND/71/76/84/92, ya los habíamos incluido en la nueva Ley de Navegación del 23 de diciembre de 1993.³⁷

De esta suerte, gracias a los Convenios CLC/69/76/84/92 y FUND/71/76/84/92, Petróleos Mexicanos, que es la única institución nacional que recibe hidrocarburos persistentes, podrá limitar su responsabilidad civil frente a terceros y, asimismo, acogerse a las excepciones que los mismos establecieron cuando ellas procedan, tanto en su carácter como naviero y armador, primer estrato, como en el de propietario de la carga, segundo estrato.

México, a través de Pemex, hubiera tenido que contribuir en 1933, por el manejo de las 15,206,997 toneladas de hidrocarburos persistentes con el 1.38% del total, tanto del Fondo General que fue en 1993 de 8,000,000 de libras esterlinas, es decir 110,400.00 libras esterlinas (N\$ 545,376.00), como del Fondo de Reclamaciones Mayores, que fue en ese año de 70,000,000 de libras esterlinas, es decir 966,000.00 libras esterlinas (N\$ 4,772,040.00). Sin embargo, hay que recordar que ha habido años en que no hay reclamaciones o éstas son mínimas, para lo cual puede verse el cuadro 1.

Desde luego, estas sumas disminuirán con la entrada de otros miembros, como Brasil, Colombia y Chile, que reciben mayor volumen de hidrocarburos persistentes que nosotros, para lo cual puede verse el cuadro 2, que nos deja ver con toda claridad que sólo diez Estados miembros cubren el 88.07% del total de las contribuciones generales y de las reclamaciones mayores, y México con su 1.38% quedaría dentro del 11.93% restante.

No obstante nuestra afirmación anterior, no debe olvidarse que al entrar en vigor el Protocolo de 1984, gracias a la reducción de requisitos que hizo el Protocolo de 1992, la participación de México se elevará para poder mantener el Fondo que ahora se pretende establecer; sin embargo, esa elevación podrá compensarse gracias a la entrada de nuevos miembros. Aun cuando por el momento será elevada nuestra participación, por lo que el problema es de índole financiera.

Así, para 1995 México tendrá que cubrir, aparte de su cuota de ingreso que le fue fijada en 44,965.57 libras esterlinas (N\$ 222,129.92), la

³⁷ "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", *Código de Comercio y Leyes Complementarias*, México, Porrúa, 1992, art. 135, p. 517; "Ley de Navegación", *Diario Oficial de la Federación*, México, 4 de enero de 1994, art. 132, p. 48.

CUADRO 1

CONTRIBUCIONES AL FONDO IOPC O FIDAC 1979-1993 *

<i>Año</i>	<i>Fondo general</i> £	<i>Fondo reclamaciones mayores</i> £	<i>Total recolectado</i> £
1979	750,000	0	750,000
1980	800,000	9.200,000	10.000,000
1981	500,000	0	500,000
1982	600,000	260,000	860,000
1983	1.000,000	23.106,000	24.106,000
1984	0	0	0
1985	1.500,000	0	1.500,000
1986	1.800,000	0	1.800,000
1987	800,000	400,000	1.200,000
1988	2.900,000	90,000	2,990,000
1989	1.600,000	3.200,000	4.800,000
1990	500,000	0	500,000
1991	5.000,000	21.700,000	26.700,000
1992	0	10.950,000	10.950,000
1993	8.000,000	70.000,000	78.000,000

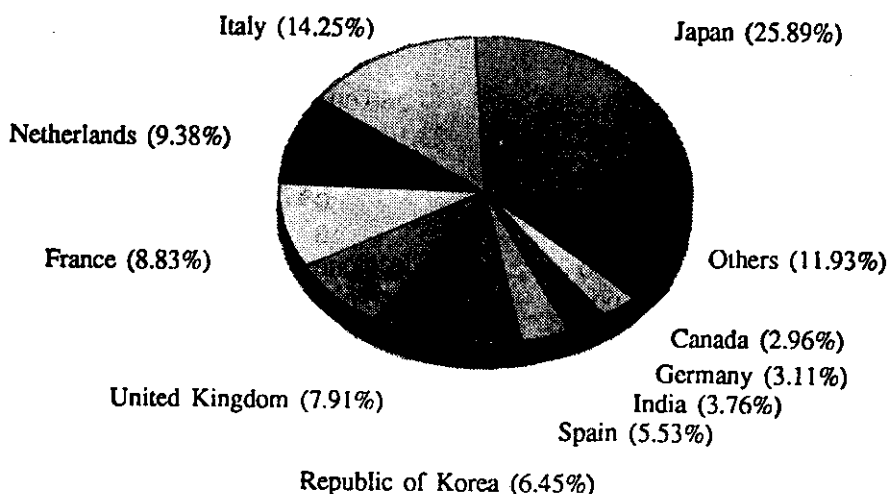
* FUENTE: *International Oil Pollution Compensation Fund. Annual Report 1993*. London, International Oil Pollution Compensation Fund, 1994, p. 16.

cuota del Fondo General que se estableció en 6.179,284.00 libras esterlinas, correspondiéndonos pagar 85,272.12 libras esterlinas (N\$ 421,254.15) y el accidente que deberemos cubrir en el Fondo de Reclamaciones Mayores, la del buque-tanque "Toyotaka Maru", que el 27 de octubre de 1994 derramó hidrocarburos persistentes en las aguas del Japón, habiéndose fijado la compensación en 9.000,000.00 de libras esterlinas, lo que nos significará pagar 118,200.00 libras esterlinas (N\$ 583,908.00). Es decir, antes del 15 de febrero de 1995, deberemos de cubrir 248,439.69 libras esterlinas (N\$ 1.227,292.07). Por supuesto que a ello se deberán sumar los demás accidentes que ocurran durante 1994 y 1995, es decir, los meses de noviembre y diciembre del primero de los años mencionados.³⁸

³⁸ *Assesment of Annual Contributions*, Note by the Director. *FUND/A.17/18/Add.2*, London, International Oil Pollution Compensation Fund, 19 October 1994, 3 pp. Las libras esterlinas se calcularon a una por N\$ 4.94.

CUADRO 2
FONDO GENERAL DE CONTRIBUCIONES EN 1993 *

1993 GENERAL FUND CONTRIBUTIONS



* FUENTE: *International Oil Pollution Fund. Annual Report, 1993*, p. 15.

Desde luego, estas cantidades aumentarán sensiblemente al entrar en vigor los Protocolos 1984 y 1992, pues tan sólo seremos unos cuantos miembros del Fondo IOPC o FIDAC/92, no más de 15 al inicio, y ello será un serio problema financiero representado por nuestras cuotas a pagar.

A pesar de lo que hemos señalado antes, en nuestra opinión todo podrá quedar compensado gracias a que el Fondo IOPC o FIDAC nos ayudará a demandar o bien a defendernos, según sea el caso, así como la posición en que nos encontremos, ante los tribunales nacionales o extranjeros, sean los buques causantes de un accidente que provoque contaminación de nuestras aguas nacionales, territoriales o de la zona económica exclusiva, de Estados partes o no en los Convenios CLC/69/76/84/92 y Fund/71/76/84/92, dado que los mismos son ya ley obligatoria en nuestro país. O bien, que tales derrames provengan de buques

propiedad de Petróleos Mexicanos, en que además nos proveerá de toda la asistencia legal necesaria, así como si la carga de hidrocarburos persistentes es nuestra.

Por otra parte, el Fondo IOPC o FIDAC llevará a cabo la limpieza de nuestras aguas y tierras ribereñas, pudiendo emplear, desde luego, equipo y personal de Petróleos Mexicanos, sus organismos subsidiarios y sus filiales, de las áreas de seguridad industrial y protección ambiental, con lo que reintegrarán a México parte de los gastos realizados en la operación de limpieza.

Es cierto que este sistema establece más serias responsabilidades para Petróleos Mexicanos, pero al mismo tiempo le da las máximas seguridades, pues complementará a nuestro seguro PANDI, que es ya obligatorio y contribuirá a la limpieza de nuestras aguas y tierras marítimas, sobre todo ahora que México es ya parte del Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques y su Protocolo que lo adiciona y modifica de 1978 (MARPOL/73/78).

3. Problemática de seguros en relación con los riesgos y la responsabilidad

Esta estará plenamente cubierta, pues tendremos, además del PANDI, la protección del Fondo y, desde luego, la posibilidad de limitar nuestra responsabilidad como propietarios de nuestros buques-tanque con base en lo dispuesto por el Convenio CLC/69/76/84/92, incluso oponer algunas excluyentes de responsabilidad aceptadas en tal instrumento internacional de orden jurídico, por supuesto cumpliendo con otros convenios como son el Solas/74/78/88, Marpol/73/78, Colreg/72 y LL/66/68.

No debe perderse de vista que Petróleos Mexicanos, así como cualquier otro armador mexicano, tendrán que mantener al día sus embarcaciones y conforme a las exigencias establecidas en tales convenios y sus enmiendas y modificaciones vigentes en la fecha del suceso, ya que de otra manera el Fondo IOPC o FIDAC quedará exonerado de todas o parte de sus obligaciones frente a la empresa armadora que sea, tal y como lo dispone el artículo 5, inciso 3 del Convenio Fund/71; sin embargo, al entrar en vigor los Protocolos de 1984 y 1992, tal artículo quedará suprimido, pero ello no debe hacernos pensar que no hay que tener nuestros buques-tanque nacionales en buen orden, sobre todo recordando que México es parte en tales Convenios.³⁹

³⁹ *Convention de 1971 portant création du Fonds International d'Indemnisa-*

4. *Problemática de la labor hoy día existente en PEMEX sobre la protección del medio ambiente, incluido el marino*

No creo que se duplique, pues los Convenios CLC y FUND se refieren, el primero, a derrames, escapes o descargas de hidrocarburos sujetos a contribución desde buques, y el segundo a tales productos transportados en buques, luego quedan fuera las instalaciones petroleras de nuestros muelles y dársenas marítimo-portuarios; las boyas de recalada para carga y descarga de hidrocarburos; que hay que seguir atendiendo todo lo relativo a plataformas fijas y flotantes de exploración, explotación y/o producción de hidrocarburos costa afuera; fugas terrestres de ductos y refinerías, etcétera.

5. *La existencia de dos Fondos IOPC o FIDAC*

Al entrar en vigor el Protocolo 1992 del Convenio FUND/71, lo que se espera ocurra en la primera mitad de 1996, coexistirán dos Fondos, el Fondo IOPC o FIDAC/71 y el Fondo IOPC o FIDAC/92. Esta cuestión está siendo ya examinada por la Asamblea del actual Fondo 1971 y puede decirse que se han dado soluciones aceptables para los Miembros de ambos Fondos. En este sentido puede verse el documento que el director del Fondo presentó a la XVII Asamblea del mismo, celebrada del 17 al 21 de octubre de 1994 en Londres, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.⁴⁰

VIII. CONCLUSIONES

A través de este trabajo se pretende dar un panorama general de los Convenios Intervention/69 y su Protocolo de 1973, CLC/69 y sus Protocolos 1976, 1984 y 1992 y FUND/71 y sus Protocolos de 1976, 1984

tion pour les Dommages dus a la Pollution par les Hydrocarbures, Londres, Fonds International d'Indemnisation pour les Dommages dus a la Pollution par les Hydrocarbures, 1987, p. 13 y 14. Remplacement des Instruments énumérés a l'Article 5.3 de la Convention Portant Creation du Fonds. Note de l'Administrateur. FUND/A.17/28, Londres, Fonds International d'Indemnisation pour les Dommages dus a la Pollution par les Hydrocarbures, 25 aout 1994, 5 pp.

⁴⁰ Preparations for the Entry into Force of the 1992 Protocol Amending the 1971 Fund Convention, FUND/A.17/12, Londres, Fondo Internacional de Indemnización por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 24 de julio de 1994, 9 pp. y un anexo.

y 1992, señalando sus principales disposiciones y destacando aquellas que nos son de importancia como país.

Por otra parte, explica los mecanismos y procedimientos existentes en los tres convenios, con lo que queda de manifiesto la importancia de tales instrumentos jurídicos internacionales, incluidos sus Protocolos, para Petróleos Mexicanos en lo particular y para nuestro país en lo general.

Se revisa la organización del Fondo, hablando de sus miembros, órganos y logros, para, finalmente, destacar la problemática que se encarará al aceptarse tales Convenios y cuál es su verdadera situación, desde un punto de vista netamente jurídico internacional.

Es muy útil que las áreas operativas de Petróleos Mexicanos preparen su participación dando datos y ofreciendo documentos similares que ayuden a la mejor comprensión de nuestra situación al director del Fondo. Darle los volúmenes de entrada a nuestros puertos en cabotaje o importación de hidrocarburos sujetos a contribución; la posición de nuestra flota petrolera; la acción de nuestros seguros y sus coberturas; equipo de lucha contra la contaminación que poseemos; procedimientos que seguimos para tal lucha; planes de contingencia, etcétera.

Con eso podemos decir que estamos listos para proceder a cumplir con los Convenios Intervention/69/73, CLC/69/76/84/92 y FUND/71/76/84/92 que entraron en vigor el 25 de mayo de 1976 el primero y los segundos el 11 de agosto de 1994 en nuestro país, además de que demostraremos nuestra constante lucha como país en contra de la contaminación, en este caso, del medio marino.