V ENCONTRO INTERNACIONAL DO CONPEDI MONTEVIDÉU – URUGUAI

DIREITO INTERNACIONAL II

RAYMUNDO JULIANO FEITOSA

DIEGO ESCUDER

Copyright © 2016 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

Todos os direitos reservados e protegidos.
Nenhuma parte deste livro poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI
Presidente - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa – UNICAP
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Ingo Wolfgang Sarlet – PUC - RS
Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim – UCAM
Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Maria dos Remédios Fontes Silva – UFRN
Vice-presidente Norte/Centro - Profa. Dra. Julia Maurmann Ximenes – IDP
Secretário Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba – UFSC
Secretário Adjunto - Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto – Mackenzie

Representante Discente – Doutoranda Vivian de Almeida Gregori Torres – USP

Conselho Fiscal:
Prof. Msc. Caio Augusto Souza Lara – ESDH
Prof. Dr. José Querino Tavares Neto – UFG/PUC PR
Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini Sanches – UNINOVE
Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva – UFS (suplente)
Prof. Dr. Fernando Antonio de Carvalho Dantas – UFG (suplente)

Secretarias:
Relações Institucionais – Ministro José Barroso Filho – IDP
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho – UPF
Educação Jurídica – Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues – IMED/ABEDi
Eventos – Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta – FUMEC
Prof. Dr. Jose Luiz Quadros de Magalhaes – UFMG
Profa. Dra. Monica Herman Salem Caggiano – USP
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo – UNIMAR
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr – UNICURITIBA
Comunicação – Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro – UNOESC

D598
Direito internacional II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/UdelaR/Unisinos/URI/UFSM /Univali/ UPF/FURG;

Coordenadores: Diego Escuder, Raymundo Juliano Feitosa – Florianópolis: CONPEDI, 2016.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-85-5505-240-8
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Instituciones y desarrollo en la hora actual de América Latina.

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Interncionais. 2. Direito internacional. I. Encontro Internacional do CONPEDI (5. : 2016 : Montevidéu, URU).

CDU: 34

Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito
Florianópolis – Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

Universidad de la República
Montevideo – Uruguay
www.fder.edu.uy

V ENCONTRO INTERNACIONAL DO CONPEDI MONTEVIDÉU – URUGUAI

DIREITO INTERNACIONAL II

Apresentação

En el marco del Grupo de Trabajo Derecho Internacional II del V Encuentro Internacional del CONPEDI fueron presentados doce trabajos los cuales podemos agrupar en torno a las temáticas vinculadas al Derecho Internacional Público, al Derecho Internacional Privado, al Derecho Internacional Económico/Comercial, al Derecho Ambiental y al Derecho Internacional de los DDHH.

Específicamente los autores abordaron temas vinculados a los aspectos que hacen a la regulación de la Economía y Comercio Mundial, aspectos vinculado al fenómeno de la Integración Regional en todas sus variables, abordando algunos de los autores un proceso de integración especifico como lo es el MERCOSUR, y finalmente aspectos relacionados a las protección de los Derechos Humanos y del Medio Ambiente

Mas allá de las variaciones temáticas de todos los trabajos, y una aparente amplitud de tópicos, podemos decir sin embargo que todos los escritos tienen un denominador común que hace al fenómeno de la globalización, y como la circulación ya sea de personas o demás factores productivos tienen una repercusión que amerita que se debata sobre aspectos regulatorios y normativos que hacen a estos fenómenos, y como esto influye en nuestra vida diaria.

Es así que vemos trabajos en donde se analizan temas vinculados al Comercio Mundial explicándose como las asimetrías producto de la globalización pueden ser atenuadas a través del uso de un Tratamiento Especial Diferenciado de los países menos desarrollados, siendo clave para ello el rol que debe tener la fijación de los criterios de clasificación del grado de desarrollo de cada país (Ruda Ryuiti Furukita Baptista y Tania Lobo Munis); continuando en esta temática encontramos una análisis del papel que juegan los sistemas de solución de controversias en el sistema multilateral de Comercio (OMC) y en particular cómo la utilización de instrumentos de defensa comercial previstos por los propios mecanismos existentes pueden provocar tensiones en el comercio mundial (Flávio Marcelo Rodrigues Bruno, Raimundo Giovanni Franca Matos). Finalizando la temática del Comercio Mundial y viendo como estos se vinculan a los temas ambientales encontramos un análisis sobre la

interrelación entre Comercio y Medio Ambiente, y la necesidad de incluir aspectos relacionados a la protección ambiental en las cadenas globales de valor sustentadas en los nuevos formatos de integración, léase mega acuerdos comerciales (Gabriela Soldano Garcez)

Los temas ambientales también son analizados en otro documento que específicamente abordara los aspectos de la contaminación transfronteriza en el dominio marítimo (Roxana Corbran Rizzo). Finalmente lo que hace a esta primer gran sistematización de trabajos vinculados al Comercio y Economía Mundial, y mas específicamente los temas económico-financieros, y el rol del Derecho Internacional en su abordaje, vemos el análisis que trata los asuntos relacionados a la reestructuración de la Deuda Soberana y el Derecho que tienen los Estados para actuar en este sentido (Rodrigo Alejandro Díaz Inverso)

Otro de los grandes ejes temáticos gira en torno a la Integración y el MERCOSUR, donde se busca analizar desde aspectos vinculados a como los ordenamientos jurídicos internos, específicamente las constituciones nacionales (en particular la brasileña) abordan estos temas en el sentido de construir una verdadera comunidad de naciones cuyo contenido no se limite únicamente a los aspectos relacionados a la integración comercial sino que sea un concepto mas abarcativo (Marco Cesar de Carvalho), este trabajo lo podemos relacionar al abordaje dado por el documento que analiza el fenómeno del MERCOSUR en un nuevo contexto internacional lo que da a este proceso de integración características de un nuevo modelo de integración (Mariana Loureiro Gama). Finalmente el proceso MERCOSUR es encarado en sus aristas jurídico institucionales analizándose la coexistencia de diferentes modos de solución de controversias, ya sea mediante el sistema previsto en el Protocolo de Olivos o bien en el Acuerdo de Arbitraje Comercial Internacional (Mario Jorge Philocreon De Castro Lima), hasta el estudio de la insuficiencia de los mecanismos de cooperación jurídica internacional en el ámbito del MERCOSUR y la propuesta de creación de un Tribunal Penal en ámbito regional (Fernanda Ravazzano Lopes Baqueiro), por último si bien no es un abordaje especifico del MERCOSUR, pero si en lo que atañe a la circulación de personas, y la jurisdicción internacional de los tribunales de acuerdo al nuevo Código de Proceso Civil Brasileño, en particular a la partición de bienes en casos de divorcios, separaciones judiciales o disolución de uniones estables (Fernando Pedro Meinero).

Todos estos temas hacen al ser humano, por lo que la comprensión del marco regulatorio que busca la protección del individuo debe ser estudiado, y este caso específicamente se abordó las aparentes dicotomías existentes entre las Leyes de Amnistía y la posición de la Corte Interamericana de Derechos Humanos (Guilherme Vitor de Gonzaga Camilo)

Finalmente los temas vinculados al Derecho Internacional necesitan sin lugar a dudas un marco teórico que posibilite el análisis de tal diversa temática en la compleja realidad global, tema que también fue analizado (Mirlir Cunha) en el marco de este II Grupo de Trabajo de Derecho Internacional.

Vemos pues como estos temas tienen un punto en común que es el trabajar los aspectos jurídicos que hacen a los fenómenos que se producen en un mundo globalizado, donde la interdependencia, la cooperación, e integración están cada vez mas presente en nuestro accionar diario.

La lectura de estos trabajos será, sin lugar a dudas, una valiosa contribución para un análisis más cabal de estos fenómenos.

Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP

Prof. Diego Escuder

DERECHO AMBIENTAL DEL MAR Y SUS ESPECIES POR CONTAMINACION TRANSFRONTERIZA

DIREITO AMBIENTAL DO MAR E SUAS ESPÉCIES POR CONTAMINAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA

Roxana Lilian Corbran Rizzo

Resumo

Se intenta dar un breve panorama de normativa internacional existente, así como la responsabilidad por contaminar a través de fronteras. La importancia de los reclamos particulares de acuerdo la Contaminación del mar a través del Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar art 279 así como nuestra posición respecto de la modificación del art.1050 del código de comercio uruguayo a través de la ley 19.246 que no ha asumido la importancia de la contaminación del mar en toda su extensión.

Palavras-chave: Mar, Contaminación, Responsabilidad, Transfronteriza

Abstract/Resumen/Résumé

Tenta-se dar um breve panorama da normativa internacional existente bem como a responsabilidade por contaminar através das fronteiras. A importância das reclamações de particulares de acordo com a Contaminação do mar através da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar artigo 279 bem como nossa posição a respeito da modificação do artigo 1050 do Código de Comércio Uruguaio através da lei 19246 a qual nãotem assumido a importância da contaminação do mar em toda sua dimensão.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Mar, Poluição, Responsabilidade, Fronteira

1. INTRODUCCION: SOMERO PANORAMA DE LA CONTAMINACION DEL MAR

La contaminación es un problema global ya que aunque no todos los países sean los emisores de la misma, son víctimas de los efectos debido a la capacidad que tienen los contaminantes en la atmosfera, la tierra y el agua de trasladarse más allá de las fronteras. Por eso deseamos dar el énfasis en lo que se lo denomina contaminación transfronteriza.[1] Con referencia al mar.

"No olvidemos que el mar no tiene fronteras, la marea y los vientos pueden llevar la capa negra a cualquier parte ¿Quien va a pagar?[2] Y la determinación de la responsabilidad de los daños que estos provocan de manera irreversible.

"El océano es actualmente el "basurero del mundo", lo cual traerá efectos negativos en el futuro. La mayoría de las áreas costeras del mundo están contaminadas debido a las descargas de aguas negras, sustancias químicas, basura, desechos radiactivos, petróleo y sedimentos. Desde leones marinos y tortugas de mar, mueren cuando ingieren o se quedan atrapados por tazas, bolsas, sogas y otras formas de basura plástica arrojadas al mar."[34]. Además no solo por la contaminación del mar,

sino además al juntarse el agua de los ríos con la de los mares sufren éstos las consecuencias de la contaminación de los ríos, provocando la intoxicación de los peces, lo que lleva a una disminución de la producción pesquera en las zonas costeras, por elevada mortalidad de los mismos."[5]

Dentro de los responsables de la contaminación del mar y la muerte de sus especies se encuentran entre otros los hidrocarburos, químicos, residuos de origen industrial, plásticos, residuos de origen doméstico,mercancías peligrosas, buques nucleares y de guerra, explotación y exploración de recursos minerales de los fondos marinos y subsuelo , vertido de desechos, los restos nucleares y de actividades bélicas.

Hay hechos que en la región no deben repetirse entre otros, el accidente de San Jorge costa uruguaya en 1997[6] y el flujo de petróleo de grietas en el fondo del mar en la costa de Río de Janeiro en 2011.[7]

---

[1] Medioambiente.net La contaminación transfronteriza.
[2] Álvarez del Castillo Baeza, Joaquín. (n.20) p 16.
[3] eco-toulouse-bio.blogspot.com
[4] Tomás Fernández-Quirós sostiene que "en la actualidad, basta con fijarse en la zona muerta del tamaño del estado de Nueva Jersey que se forma cada verano en el delta del río Mississippi, o en la extensión de 1.600 kilómetros de plástico en descomposición en el Pacífico Norte para darse cuenta de que esta política de la «dilución» ha contribuido a llevar al borde del colapso lo que tiempo atrás fue un ecosistema oceánico próspero" "En algunas regiones, las corrientes oceánicas arrastran billones de objetos de plástico en descomposición y otros residuos hasta formar remolinos gigantescos de basura. Uno de ellos, situado en el Pacífico septentrional y conocido como el Gran Parche de Basura del Pacífico, tiene una extensión que según las estimaciones llevadas a cabo duplica la del estado de Texas. A principios de 2010, se descubrió otra gigantesca isla de basura en el océano Atlántico".[4]

[5] www.alerte g12naturales1.e en su blog
[6] En el caso del Buque "San Jorge" en 1997 en Colonia, coincidimos con Eduardo Gudynas con la observación que planteaba "mientras el derrame se dirigía en el Océano Atlántico hacia mar abierto, las acciones para el manejo del desastre se mantenían en un perfil bajo. De hecho, las autoridades uruguayas estaban dejando en manos de la compañía propietaria del transporte muchas de las medidas para la

Un ejemplo a no utilizar que es peor que dejar las manchas de petróleo es el sucedido en abril de 2010 con la plataforma Deepwater Horizon, arrendada a BP en el golfo de México, sufrió una serie de explosiones que costó la vida a 11 personas y provocó un vertimiento de crudo durante 87 días, en el peor desastre ecológico ocurrido en Estados Unidos, más de mil 700 kilómetros de zonas pantanosas y playas resultaron afectados, mientras más de seis mil aves de diversas especies murieron por la contaminación, según reportes de fuentes oficiales."[8] Afectaron las costas de varios estados en especial a pescadores y comerciantes de las playas del Golfo de México."[9] .El 15 abril 2012 la mancha de petróleo en el Golfo de México ya era de unos 25 kilómetros cuadrados. Por lo que procedieron a quitar la mancha, por lo que luego de no verse la mancha es aun peor las consecuencias nefastas hasta nuestros días.

Se contó con la opinión calificada: Cousteau Jr. aseguró que la combinación del petróleo con los dispersantes químicos utilizados para removerlo (mezcla de disolventes, tensoactivos y otros aditivos que rompen la tensión superficial del crudo) están contaminando severamente el agua. Representa un peligro incalculable para el ecosistema del Golfo de México, en una entrevista con la BBC. Explico que los los daños continúan, explico que utilizar dispersantes de derrames de petróleo Ej: Corexit, es muy grave.

2. NORMATIVA INTERNACIONAL PROTECTORA DEL MAR.

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982 podría definirse como la madre del derecho del mar en adelante CONVEMAR
Regula a la parte del mar ALTA MAR, no perteneciente al mar territorial, ni a las aguas interiores de un Estado, conocida como *alta mar* y delimita la soberanía del Estado sobre el mar. Dicha Convención intenta armonizar la libertad de la navegación y preservación del medio marino

Establece la responsabilidad de los Estados principalmente reflejada en los art 207 para dictar leyes y reglamentos, el art. 208 sobre los Estados ribereños que prevén reducción

---

reducción de las pérdidas. Sin embargo, ese petróleo ya había comenzado a afectar a nuestras aguas, y con ello, alterar la dinámica de los ecosistemas marinos de esa zona**.**

[7] En Brasil, el 7 de noviembre de 2011 la empresa petrolera estadounidense que estaba perforando en los campos petroleros Frade provocó una fuga de petróleo afectando mar adentro si bien la empresa se hizo responsable y no se advirtieron los daños mar afuera la realidad es que "El flujo de petróleo de grietas en el fondo del mar en la costa de Río de Janeiro desde hace tiempo se ha reducido a un mero goteo."[7] Aunque sea un mero goteo no deja de seguir afectando aunque sea lentamente el ecosistema y no se descarta haya sido por intereses económicos y poder explotar el mismo la zona afectada con dicha fuga.[7]

[8] Desastre ecológico en México La petrolera británica BP indemnizará por el derrame Domingo 04 de marzo del 2012 | 00:59http://www.pais24.com

[9] http://univisionnuevayork.univision.com/ Univisión 41 Nueva York. Concluyó sellado definitivo en pozo de British Petroleum

y control, el art. 212 sobre leyes y reglamentos medio marino a aéreo y el art. 213 que pretende asegurar la aplicación de las normas

No obstante prevé dentro de las obligaciones de los Estados que: tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino (art198), previene en los casos de Estados ribereños (art 211 Inc. 5), el derecho soberano de los Estados de explotar sus servicios naturales; de tomar medidas para prevenir, reducir, y controlar las contaminación del medio marino; deber de no transferir daños y peligros ni transformar un tipo de contaminación en otro.

En su parte XII plantea obligaciones contraídas en virtud de otras convenciones sobre protección y preservación del medio marino, prevé medidas que deberán adoptar los Estados, medidas para controlar todas las fuentes de contaminación marina, la polución transfronteriza, la obligación de los Estados de dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías submarinas o producidos por la explotación y exploración del suelo y del subsuelo submarinos, teniendo en cuenta las disposiciones de los Convenios existentes en la materia, tomar medidas para evitar la contaminación del mar debido a la inmersión de desperdicios radiactivos, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones que puedan dictar los Organismos internacionales competentes; colaborar con los Organismos internacionales competentes en la adopción de medidas para evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente resultante de cualesquiera actividades realizadas con sustancias radiactivas o con otros agentes nocivos.

La responsabilidad de los Estados queda plasmada en los artículos 235 y 263 inc.3 asegurando que sus sistemas jurídicos ofrecen recursos para una adecuada indemnización a personas natural o jurídicas bajo su jurisdicción, aplicarán derecho internacional existente o el relativo a la obligaciones de evaluación o elaboración de criterios y que la responsabilidad derivada de las medidas de ejecución entendiendo que los Estados son responsables de los daños y perjuicios que le sean imputables cuando sean ilegales o excedan lo razonablemente necesario de acuerdo a la información y preverán las vías procesales para que los tribunales conozcan las acciones relativas a daños y perjuicios

Por otra parte existen disposiciones importantes que no integran el capitulo de medio ambiente, como la parte XII Protección, como el art. 279 Sección 7 Garantía que manifiesta que " Ninguna de las disposiciones de esta Convención afectara a la iniciación de un procedimiento civil respecto de cualquier acción por daños y perjuicios resultante de la contaminación del medio marino" A nuestro juicio en esta disposición está previsto el reclamo del particular, dejando una puerta abierta y en apoyo al ciudadano común que se sienta vulnerado en el respeto del medio ambiente de su ambiente marino.

El Convenio Internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de Hidrocarburos (Complementario del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos de 1969) y 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.

El Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil de daños por Hidrocarburos 1969. En adelante CLC 76/92 y FIDAC 76/02.Prevén conceptos indemnizables por siniestros marítimos con daños materiales, por Operaciones de limpieza en tierra y mar, Lucro cesante Regula los Daños al medioambiente (solo los cuantificables para combatir la contaminación) y los daños por contaminación hidrocarburos, Buques tanque: Territorio, Mar territorial, Zona económica exclusiva, Derrames hidrocarburos por carga o de combustible

Lo que no regula el CLC/ FIDAC 76/92 son los hidrocarburos no persistentes Gasoil, Aceite ligero, Keroseno. Su regulación se basa en normas materiales, enfocando la responsabilidad de los propietarios de los buques conjuntamente con las causales de exoneración prevista en dichos textos.

La responsabilidad será solidaria, objetiva, y establece la limitación de responsabilidad en los casos que corresponde, con la obligación de suscribir un seguro.

La responsabilidad si bien es la regla general, se atribuye al propietario registral del buque limitada y objetiva atenuada con excepciones en casos de acto de guerra o fenómeno de la naturaleza; acto lesivo o negligencia de tercero, acto lesivo o negligencia de la autoridad

El Protocolo de 1996 al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias conocida como Convención De Londres, 1972 cuyo objetivo principal es controlar y prevenir la contaminación producto del vertimiento deliberado en el mar de materiales o substancias potencialmente peligrosas provenientes de la industria, buques y aeronaves con un permiso general previo para otros desechos o materias

En otro enfoque el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 OPRC-90, fomenta la cooperación internacional en caso de amenaza de contaminación cuya finalidad es proporcionar un marco mundial para la cooperación internacional en la lucha contra sucesos importantes o amenazas de contaminación del mar.

Los buques deberán llevar a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, cuyo contenido será formulado por la OMI.

Las empresas explotadoras de unidades mar adentro que operen bajo la jurisdicción de las Partes también deberán disponer de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos u otros medios similares.

Los buques estarán obligados a notificar los sucesos de contaminación a las autoridades ribereñas, y el Convenio estipula el almacenamiento de equipo de lucha contra los derrames de hidrocarburos, los ejercicios necesarios y el desarrollo de planes pormenorizados para hacer frente a los sucesos de contaminación.

Se exige a las Partes en el Convenio que faciliten asistencia a otras Partes en casos de emergencia de contaminación, y se ha previsto lo necesario para resarcir la asistencia prestada. Amplió su alcance a las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, mediante la aprobación del Protocolo Adicional de 2000

El Protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (HNS), establece un marco global para la cooperación internacional respecto de los riesgos para la salud humana, recursos vivos, flora y fauna

No obstante, el Convenio de Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques *BUNKERS 2001* regula la responsabilidad por los daños causados por el combustible de cualquier clase de buques (excepto por el de los buques tanque ya sujetos al *CLC 92*); únicamente están excluidos los buques de guerra o buques del Estado destinados a servicios no comerciales.

La responsabilidad por los daños se atribuye, no sólo al propietario inscrito sino, solidariamente con él, a los arrendatarios o bare-boat charterers, managers y operadores. Todas las empresas implicadas en la explotación del buque son solidariamente responsables de los daños por contaminación causados por el combustible, no sólo el propietario inscrito del buque.
Excepción a la obligación de concertar un seguro que cubra esta responsabilidad, que se exigirá a los buques para su despacho, recaerá sólo sobre el propietario registral.
No se exige seguro cuando los Estados parte pueden declarar, al ratificar este Convenio, que no exigirán seguro a los buques que operen exclusivamente en sus aguas interiores o mar territorial

La Convención de prevención por la contaminación de los buques, MARPOL 92, prevé prevenir la contaminación del medio marino por Descarga de sustancias perjudiciales, la detección de transgresiones del convenio y cumplimiento del mismo, la información sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales, la comunicación e información normas, informes, así como una serie de reglas y condiciones que deben ser respetadas por los buques que enarbolan bandera de un Estado Parte y la protección del cargamento en caso de colisión o encalladuras

El Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, se aplicará a: los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte; y los buques que, sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, operen bajo la autoridad de una Parte.

Comprende el control de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por el agua de lastre y los sedimentos de los buques, las instalaciones de recepción de sedimentos, la investigación científica y técnica y labor de vigilancia, el reconocimiento y certificación así como infracciones y sanciones.

Tras el accidente del "Exxon Valdez" en 1989, los Estados Unidos, descontentos de la debilidad de las normas internacionales sobre la prevención de la contaminación por los buques, adoptaron en 1990 la Ley de contaminación por petróleo ("Oil Pollution Act", OPA 90), mediante la cual impusieron unilateralmente exigencias de doble casco tanto a los nuevos petroleros como a los existentes por medio de límites de antigüedad (a partir de 2005 entre 23 y 30 años) y plazos (2010 y 2015) para la retirada de los petroleros de casco único. Ante la medida unilateral de los estadounidenses, la OMI (Organización Marítima Internacional) adopto medidas y estableció en 1992 El Convenio de

Responsabilidad Civil de 1992 (CLC/92): el petrolero tenía asegurada su posible responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación en uno de los mejores clubs de protección e indemnización, P&I Club), de Londres: The London steam-ship owners' mutual insurance association limited (conocido como London Club). Este Convenio exige que todos los petroleros con un peso muerto igual o superior a 600 toneladas entregados a partir de julio de 1996 estén construidos con un doble casco o diseño equivalente. Por consiguiente, desde esa fecha ya no se construyen petroleros de casco único de este tamaño[10]

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo - Reglas de Rotterdam 2009 no es ajeno a la protección del medio marino. De dicho Convenio, destacaríamos en especial los artículos 32 y 86, el art 32 refiere a las normas especiales relativas a las mercancías peligrosas. Este artículo prevé la responsabilidad del cargador en caso de no informar la naturaleza de la mercadería si es peligrosa así como el marcado o etiquetar conforme a la legislación la mercancía peligrosa. El artículos 86 se dedica a los daños causados por un accidente nuclear en especial aclarando en los daños en que no se incurre en responsabilidad de acuerdo al Convenio como aquellos casos que el daño sea causado por un accidente nuclear que sea responsabilidad del explotador de una instalación nuclear.

Para la protección del escenario marino se logró en marzo de 2006, con la entrada en vigor del Protocolo de 1996, relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, el concepto definitivo de que el mar no es depósito de desechos.

En esta preocupación se incluyó el uso para el casco de los buques, pinturas anti-incrustantes perjudiciales para el medio marino; la cooperación, preparación, y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y el derecho de los Estados a "intervenir en alta mar" para prevenir, atenuar o suprimir el peligro para sus costas o intereses conexos, en los casos de contaminación ocasionada por un siniestro marítimo."[11]

En materia ambiental coincidimos con Álvarez "la reparación del daño consiste en el restablecimiento de la situación anterior a su comisión y en muchas ocasiones en el pago de daños y perjuicios. Estas 2 opciones (restaurar lo dañado a pagar una indemnización son a elección del afectado pero en materia ambiental, no hay opción a elegir. La compensación consiste en que si no se puede restaurar el elemento natural dañado, habría que resarcir de una manera en que el medio ambiente quede mejor protegido"[12]

[10] Almará, Silvia María, El transporte marítimo y la protección del medio marino www.sociedadambiental.net

[11] Día Mundial Marítimo: "Los Mares No Son los Depósitos de Basura" 8.10.2007 www.elpais.com.uy/

[12] Álvarez del Castillo Baeza, Joaquín.(n.20) Pág. 28

En nuestra opinión jamás podrá volverse a reconstruir la destrucción de la naturaleza. No hay recomposición ni seguro que puedo revivir una especie extinta o toxica.

FDez "es cierto que el derecho internacional se ha ocupado de la protección del medio ambiente en la medida en que su contaminación se ha comenzado a constituir un problema internacional"…" Por lo tanto su protección como la adopción de medidas para paliar su deterioro exigen en todo momento la cooperación internacional"[13]

El mismo autor plantea que "es evidente que sin cooperación internacional de todos los Estados no es posible una prevención efectiva de la contaminación ni una protección correcta del medio ambiente a escala global. Del mismo modo, en las zonas fronterizas, la protección de un recurso natural no es posible si no existe una cooperación entre los Estados a los que separa la línea fronteriza"[14]

FDez " con arreglo al Derecho Internacional actual no existe una prohibición absoluta de contaminación ni toda contaminación da lugar a reparación , sino únicamente la que produce un [15]perjuicio sensible, grave ,etc. La verdad es que existe un tipo de contaminación, determinado tipo o grado tolerado o permitido por el derecho internacional"

Este problema de contaminación del mar es preocupación de las compañías aseguradoras como lo plantea Contreras que "Salvo en muy contados casos, los aseguradores de todo el mundo han venido presentando una fuerte resistencia a la cobertura de responsabilidad por contaminación paulatina; como también a la falta de precisión en relación al momento en el que se hayan comenzado a producir los residuos contaminantes, y al momento en el que se hayan presentado las primeras manifestaciones (generalmente, las legislaciones, desentendiéndose de esta preocupación del sector asegurador, consideran, de modo exclusivo, al momento o momentos en los que se producen los daños). En consecuencia es casi irreductible la decisión de los aseguradores en cuanto a dos de los aspectos de la cobertura, que son, primeramente, la exclusión, salvo contados casos, de la responsabilidad civil por contaminación paulatina, y la exigencia de que la reclamación se formule al asegurador dentro de un plazo perentorio, so pena de caducidad, que es, cabalmente, el sustrato de la cláusula *claims made*, considerada ilegal en aquellos países cuyas legislaciones consignan un específico plazo de prescripción para reclamar al asegurador." Destaca el mismo autor que es motivo preferente de la preocupación ambiental, la contaminación marina proveniente de los derrames de hidrocarburos, el lavado y eliminación hacia el mar de los residuos de los buques y otros agentes contaminantes químicos o de cualquier otra naturaleza u origen."[16]

---

[13] FDEZ de Casadevante Romani,Carlos. La protección internacional del medio ambiente http// www.ehu.es/cursosderechointernacionalvictoria/ponencia p166

[14] Fdez (n.24) p 208

[15] Fdez (n.24) p 315

[16] Contreras, Osvaldo "La Protección del Medio Ambiente y su Seguro El caso de Chile" Ponencia VI Jornadas Nacionales de Derecho de Seguros AIDA Sección Uruguay 27 de abril de 2006. www.aidauruguay.org.uy

Por otra parte refiriéndose al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CLC 1969) que "Es interesante anotar que la ley, siguiendo la doctrina más moderna, contempla la acción directa del perjudicado contra el asegurador o cualquiera que haya otorgado la garantía financiera precedentemente mencionados, para el resarcimiento de los daños experimentados, o por concepto de los gastos y sacrificios razonables empleados en prevenirlos o disminuirlos (inciso tercero del artículo 146).

Pero la ley establece que el asegurador o garante podrá ampararse en las excepciones o defensas que hubiera podido oponer el afianzado, tomando un rumbo distinto y muy justificado, a nuestro juicio, a como está concebida la acción directa en la legislación española de seguros. El asegurador o garante podrá asilarse, asimismo, en los límites de responsabilidad que establece la ley.

Por su parte, el afianzado podrá exigir que el garante concurra junto con él al procedimiento judicial respectivo."[17]

Silvia María Almará "EL CONVENIO OPRC/90 fue elaborado con el fin de proporcionar un marco global para la Cooperación Internacional que permita responder a los desastres más importantes ocasionados por la Contaminación del mar por hidrocarburos, procurando además que los Estados desarrollen y mantengan una adecuada capacidad para afrontar tales emergencias. Es importante destacar que el OPRC no se refiere sólo a incidentes provocados por buques, sino que abarca también a aquellos originados por cualquier otra fuente.

El Convenio reconoce en forma explícita el principio de quien "contamina paga" y la importancia de involucrar a las industrias del petróleo y las compañías navieras en su implementación, dado que sin la colaboración y el trabajo conjunto de los gobiernos con las industrias, no será posible alcanzar los objetivos buscados. Establece los sistemas nacionales de Lucha contra la Contaminación por petróleo y sus derivados con organización normalizada. Fue ratificado por noventa países.

Contiene 19 artículos con los compromisos de las partes más algunas cuestiones formales, y un Anexo sobre el reembolso de los gastos de asistencia."[18] Coincidimos además con Almará que es de vital importancia la capacitación del personal que habrá de actuar ante un incidente de contaminación.

Respecto de los Buques nucleares, la responsabilidad seria objetiva, no habla de propietario ni armador. En estos casos sería de aplicación el Convenio de París de 1960 y Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares 1963 y Protocolo 1988. (ratificado por Uruguay por ley 18488) aplicándose en caso de muerte, daños personales, pérdidas o daños causados en la propiedad a causa de un incidente nuclear, durante el transporte de sustancias.

En caso de accidente nuclear ocurrido fuera de una instalación nuclear y que involucre materiales nucleares en curso de transporte, el instrumento aplicable será aquél en que sea Parte el Estado en cuyo territorio esté situada la instalación nuclear a cuyo explotador incumba la responsabilidad

La responsabilidad del explotador será objetiva. Si el explotador prueba que la persona que sufrió los daños nucleares los produjo o contribuyó a ellos por negligencia grave o por acción u omisión dolosa, podrá exonerar su responsabilidad

[17] Contreras (n.30)

[18] Almará, Silvia María (n.16)

El tribunal competente podrá, si así lo dispone su propia legislación, exonerar total o parcialmente al explotador de su obligación de abonar una indemnización por los daños sufridos por dicha persona.

La organización Ecologistas en acción entiende que para evitar que quien contamine no asuma su responsabilidad es fundamental que todos los ámbitos en los que pueden producirse desastres ambientales tengan que suscribir obligatoriamente seguros.[19] Igualmente esto no obsta que luego las compañías aseguradoras tengan tantas exclusiones que no será más que un cumplimiento formal sin solución para el problema de fondo.

3. SITUACION DE URUGUAY

En cuanto afecta la contaminación transfronteriza Uruguay ha ratificada la Convención de Basilea de 1989 (ley 16221 de 6 de enero de 1991) y su enmienda de 1995(ley 16867 de 2 de octubre de 1997) sobre el control de movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación.

Posteriormente aprueba por Ley 17590 el Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 2000 que se incorpora al "Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990" (OPRC'90), aprobado por la Ley Nº 16.521, de 25 de julio de 1994.

La realidad nos indica que en materia de protección del medio ambiente y en especial en lo que atañe a la contaminación marina nos encontramos a lo que nos permitimos denominar verborragia legislativa, una copiosa producción normativa en los planos locales regionales e internacionales.
Si bien en el medio marino esta previsto desde la contaminación que se origina en tierra hasta gran parte de los hidrocarburos siempre hay lagunas y en la práctica la aplicaron de estas no es tan palpable y siempre resulta insuficiente.-
Fresnedo, Solari y Mateo "La tutela procesal del derecho al ambiente: conceptualmente la consagración del derecho-deber a un ambiente sano y equilibrado (bien jurídico de compleja definición) se vinculó con las cuestiones referidas a los derechos públicos subjetivos, a los derechos de modalidad difusa, y al reconocimiento del disfrute de bienes colectivos de difícil tutela. Con el objeto de lograr una verdadera defensa se han consagrado herramientas procesales que suponen importantes avances legislativos. Entre ellas: las acciones de amparo y el derecho a peticionar en salvaguardia de los intereses difusos. Paralelamente se detecta la consagración de ciertas obligaciones específicas entre las cuales el deber de recomponer, la responsabilidad por el daño ambiental y la obligación de reparar el daño ambiental aparecen como las garantías que suponen mayor fuerza.
Las disposiciones legales uruguayas en materia de tutela procesal del medio ambiente son muy similares en general a las de la República Argentina."[20]

[19] http://www.ecologistasenaccion.org

[20] Fresnedo, Cecilia, Matero, Vivien, Solari, Marcelo por Uruguay Zeballos de Sisto, MC por Argentina. *Revisión de legislación y propuestas para armonización* .Proyecto Rla/97/G41 Programa de Acción Estratégica para La Protección Ambiental del Río de La Plata y su Frente Marítimo

Normas nacionales uruguayas de Interés Constitución: Art. 24 Responsabilidad del Estado por daño a terceros; Art.47 protección del medio ambiente; Ley Nº 17.283 (sanciones); Ley 17220 (prohibición de la introducción en cualquier forma o bajo cualquier régimen en las zonas sometidas a la jurisdicción nacional, de todo tipo de desechos peligrosos.), Ley 18488 (aguas jurisdiccionales), el Código Penal Delitos contra la salud pública Titulo VII). Y por ultimo lo más discutible o reflexionar Ley 19246 y el Código de Comercio art.1050

El Artículo 47 de la Constitución Uruguaya "La protección del medio ambiente es de interés general. Las personas deberán abstenerse de cualquier acto que cause depredación, destrucción o contaminación graves al medio ambiente. La Ley reglamentará esta disposición y podrá prever sanciones para los transgresores." Esta norma constitucional debería ser respetada.
Cabe recordar que el Prof. Héctor Gross Espiell planteaba tipificar como delitos penales ciertas conductas ilícitas respecto del medio ambiente.

En Uruguay por Ley 16688, establece un régimen de prevención y vigilancia ante posible contaminación de las aguas de jurisdicción nacional u otros elementos de ese medio, surgida por agentes contaminantes provenientes de buques, aeronaves y artefactos navales.
Los responsables son los propietarios o armadores de buques, explotadores de aeronaves, artefactos navales, instalaciones establecidas en tierra o de plataformas submarinas que hubieran ocasionado la contaminación,
Responsabilidad objetiva y solidaria, estableciendo que serán responsables en forma solidaria y objetiva, de las multas, del pago de los gastos que por la limpieza de las aguas, resarcimiento de daños, o por cualquier otro servicio que como consecuencia del hecho haya debido realizar el Comando General de la Armada o cualquier otro organismo interviniente.

Por último queremos reseñar que el artículo 1050 desearíamos se reformara nuevamente del Código de Comercio Uruguayo en lo que respecta a navegación.

La redacción del Código de Comercio uruguayo en su Art. 1.050 que antes planteaba "La responsabilidad a que se refieren los dos artículos anteriores, cesa en todos los casos, por el abandono del buque con todas sus pertenencias, y los fletes ganados o que deban percibirse en el viaje a que se refieren los hechos del capitán.
El abandono deberá hacerse constar por medio de instrumento público.
Cada partícipe quedará exonerado de su responsabilidad por el abandono de su parte en la forma expresada.
Si el propietario o alguno de los partícipes han hecho asegurar su interés en el buque o en el flete, su acción contra el asegurador no se entenderá comprendida en el abandono."

Actualmente la ley 19246 ha sustituido el artículo 1950 del Código de Comercio estableciendo que podrá limitarse mediante el abandono del valor del buque con más todas sus pertenencias, y más los fletes y pasajes percibidos o que deban percibirse en el viaje a que se refieren los hechos del capitán y los créditos a su favor que hayan nacido durante el mismo.

El abandono deberá hacerse mediante presentación judicial y en el mismo acto deberá depositarse a la orden del tribunal un valor igual al del buque antes del accidente más los créditos indicados en el inciso anterior. Establece posteriormente el procedimiento correspondiente y finaliza "La presente limitación de responsabilidad no se aplicará a los buques comprendidos en la Ley N° 16.820, de 23 de abril de 1997, relativa a la ratificación de convenios internacionales sobre indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos."[21]

Distintas propuestas modificativas del art 1050 del Código de Comercio uruguayo se plantearon durante el planteo de tratamiento de dicha ley, entre la Autoridad Marítima, de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo (en adelante AUDM) y la nuestra.

La Redacción de propuestas modificatoria al Art. 1050 por parte de la Armada, autoridad marítima uruguaya proponía la siguiente redacción "Establécese que el artículo 1050 del Código de Comercio no será aplicable para los sucesos de contaminación provenientes de buques."

El Anteproyecto Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, Artículo 1050.6.- La presente limitación de responsabilidad no se aplicará a los buques comprendidos en la ley Nº 16.820
La redacción de la ley 16820 Artículo 1 ratifica al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, Bruselas 1969, en la forma enmendada por los Protocolos de 1976 y 1992. El CLC 76/92 al Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Hidrocarburos, Bruselas 1971, en su forma enmendada por los Protocolos 1976 y 1992 FIDAC 76/92, en su artículo 2º.- Establécese que el artículo 1050 del Código de Comercio no se aplicará para los buques comprendidos en los Convenios aprobados por el artículo anterior.

Nuestra propuesta de modificación de dicho artículo es basada en ley 17220 en virtud de ello proponíamos como redacción "La limitación de la responsabilidad no se aplicara a los buques que produzcan cualquier tipo de contaminación o daño a la salud, humana, animal, vegetal o al medio ambiente"

Existe también la posición de Aguirre y Fresnedo que consideran que el art 1050 estaría derogado en los casos de contaminación luego de la adhesión de Uruguay CLC/FUND más sus Protocolos desde 1997.

En Uruguay existe la prohibición ingresos desechos peligrosos ¿Que se hace con los desechos? se podrá disponer el reembarco de los desechos, el tratamiento o la eliminación de acuerdo con los procedimientos que establezca la Dirección Nacional del Medio Ambiente.

[21] Redacción dada por: Ley Nº 19.246 de 15/08/2014 artículo 6.

Ver: Ley Nº 18.996 de 07/11/2012 artículo 84.

Las sanciones son desde administrativas hasta penales, en primer lugar el Poder Ejecutivo aplicará las sanciones que corresponda y remitirá los antecedentes a la Justicia competente cuando correspondiere.
Los gastos que origine cualquiera de las operaciones de introducción de desechos serán de cargo de la o de las personas físicas o jurídicas responsables individual o solidariamente.

La Responsabilidad penal, queda plasmada en una pena de 12 meses de prisión a 12 años de penitenciaría. Estableciendo que son circunstancias agravantes especiales: 1) Si del hecho resultare la muerte o la lesión de una o varias personas y 2) Si del hecho resultare un daño al medio ambiente.
Uruguay por Ley 16221 ha ratificado el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su eliminación, a este mismo instrumento se remite la Ley 17220

La ley 17220 en su artículo 5º plantea que cuando existan motivos para suponer que un buque que navega por las aguas jurisdiccionales de la República intentaría realizar vertimientos de desechos peligrosos en dichas aguas, las autoridades competentes tomarán las medidas preventivas que estimen adecuadas e iniciarán los procedimientos legales pertinentes. Se refiere específicamente al buque en dicho artículo y no a otros medios de transporte como lo deja librado el resto de la ley.

4. RESPONSABILIDAD TRANSFRONTERIZA

Ruben Santos "La solución más generalizada en materia de ley aplicable establece la vigencia de la ley del Estado donde ocurrió el hecho causante del perjuicio. No obstante, la rigidez de esta posibilidad única, sin opciones, determina que no pueda aplicarse la ley del lugar donde se produce el daño cuando el perjuicio se proyecta más allá del Estado en que se realizó la actividad contaminante."[22] Justamente esta afirmación nos lleva a que la legislación en materia de daños al ambiente debe ser más amplia por la variedad de situaciones que se pueden plantear.

Fernandez -Quiros entiende que la responsabilidad objetiva " es unánimemente aceptada por la doctrina mas autorizada la responsabilidad civil derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos regulado por el CLC se establece sobre una base objetiva, aunque atenuada (C. de la Rue y C Anderson; Gabaldon y Ruiz Soroa, Olivencia y Pulido Begines)[23] Como plantea este autor esta responsabilidad objetiva se funda en el principio de quien contamina paga, independientemente de la existencia o no de culpa, identificándose al responsable que debe pagar, el propietario del buque tanque.

La contaminación del mar siempre ocurre en más de un Estado, este no sabe de fronteras. Como planteaba Berta Feder " pese a que los principios y el régimen de la protección nacional e internacional del ambiente tienen su raíz en tras disciplinas, el derecho internacional privado rige en ámbito fundamental de relaciones, las atinentes a las reclamaciones derivadas de la responsabilidad civil por daños provocados por

[22] Santos, Ruben Derecho Civil Internacional y de Familia. AEU, Montevideo, 2009 p319
[23] Fernández- Quirós, Tomás Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: algunas consideraciones generales a propósito del "Prestige" Actualidad Jurídica Uria & Menéndez nº 5/2003 p.59

acciones contaminantes, cuando esta relación confieren y se localiza en más de un Estado" [24]

A pesar de las normas marítimas internacionales igualmente vemos de aplicación las normas de Derecho Internacional Privado como lo expresa Feder " Notorios casos de jurisprudencia tales como el del petróleo Amoço Cádiz, el de Bhopal y el de las Minas de Potasio de Alsacia..[25]. " es indudable la importancia practica de esta materia en virtud de que esta fuera de discusión que la problemática ambiental no afecta exclusivamente a los Estados y que en multiplicidad de casos atañe de modo relevante a las personas privadas. Las catástrofes ambientales mas graves dejaron tras si secuelas vinculadas a daños a la salud y a los interés patrimoniales de levado numero de personas, habiéndose proyectado aún en el campo laboral, por imposibilidad de continuar desarrollando actividades tales como la agropecuaria debido a la contaminación y la consiguiente inutilidad de tierras y corrientes de agua" [26]

Magariños sostiene que "en los países en que el Estado participa en la vida económica, demostró ser el peor guardián del medio ambiente"[27]

Como expresa la nota explicativa de junio de 2012 preparada por la Secretaria de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación sobre el régimen internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos " si se demuestra que los daños por contaminación fueron resultado de la actuación u omisión personales del propietario del buque, cometidas con intención de causar daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños, el propietario del buque perderá el derecho a limitar su responsabilidad"[28]

Existe también un Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la República Federativa del Brasil sobre Cooperación en Materia Ambiental, , ratificado por Uruguay por ley 16817 así como el Acuerdo marco Mercosur Medioambiente ratificado por nuestro país por ley 17.712 entre sus aéreas temáticas abarca la pesca sustentable que también repercute en los aspectos ambientales.

En el ámbito regional, en el MERCOSUR si bien la iniciativa uruguaya no refiere al mar existe el Acuerdo sobre Transporte mercancías peligrosas, que establece requisitos de seguridad para el transporte, se basa recomendaciones de ONU. Prevé revisar y actualizar Anexos, sin perjuicio de los acuerdos ambientales previstos vigentes entre los Estados del Mercosur.

En el ámbito latinoamericano la propuesta de Uruguay con el Tema Responsabilidad civil por contaminación transfronteriza para la Agenda CIDIP VI. (CIDIP V - Res.8/94)

[24] Feder, Berta. La responsabilidad por contaminación transfronteriza (Tema III de la Agenda de la CIDIP VI: responsabilidad extracontractual con énfasis en la responsabilidad por contaminación transfronteriza) Revista de Derecho internacional Privado Año V. No. 5. . 27

[25] Pág. 28

[26] Pág. 28.

[27] Magariños, Mateo (Editado y ordenado por Ricardo Gorosito Zuluaga) Medio Ambiente y Sociedad. Fundamentos de política y Derecho ambientales. Teoría general y praxis, FCU, Montevideo, 2005. p 247

[28] IOPC Funds Fondos Internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC).

integro el Tema III de la Agenda: "Responsabilidad extracontractual, con énfasis en la responsabilidad por contaminación transfronteriza." (2002). Luego de arduas discusiones dio lugar al Proyecto de Convención interamericana sobre ley aplicable y jurisdicción internacionalmente competente en materia de responsabilidad extracontractual

En este proyecto de Convención se regula el derecho aplicable y la jurisdicción competente:

La Ley aplicable se encuentra prevista en el art.2 del texto con normas optativas,

a) Donde se produjo el hecho generador de la contaminación
b) Donde se produjeron los daños resultantes de ese hecho
c) Donde las partes involucradas tuvieren su domicilio común.

En cuanto a la Jurisdicción competente prevista en el art.4, la norma le da la opción del actor, para iniciar el litigio:

a) Donde se produjo el hecho generador del daño
b) Donde se produjeron los daños resultantes de ese hecho
-c) Donde actor o demandado tengan su domicilio, residencia habitual o Establecimiento comercial

No es una realidad pero es una propuesta que se debería tratar con premura en la agenda próxima de la Organización de Estados Americanos.

De momento se deben aplicar las normas existentes en consonancia con las normas de derecho internacional privado que sean aplicable de acuerdo a los países involucrados.

5. ¿COMO SOLUCIONAR LA CONTAMINACION DEL MAR?

Las normas jurídicas deben cumplirse, por lo tanto en primera instancia los Estados deben realizar un control adecuado de los convenios internacionales que han ratificado y de su cumplimiento, de nada sirven las normas ratificadas si no existe un brazo ejecutor de las mismas.

Magariños "del punto de vista del derecho ambiental, siempre existe una doble lesión jurídica o mejor dicho, dos órdenes jurídicos afectados: uno de Derecho privado, de orden patrimonial, y de Derecho público, de orden ambiental o ecológico"[29]

El derecho a un medioambiente sano aunque no existiesen normas al respecto se trataría de una norma de ius cogens Moyano Bonilla. Para aquellos que invocan la ética, según algunos autores una actitud Ética ambiental con pautas de conducta en los sujetos de los poderes públicos, en los ámbitos empresariales y de los usuarios. Hoy es nuestra responsabilidad intentar mejorar la situación del mar. Los perjuicios ecológicos y económicos superan cualquier indemnización posible de estimar a través de un seguro.

En suma, se deberían respetar y aplicar los Tratados internacionales suscriptos en post de la protección marina y se debería redactar el art.1050 del Código de Comercio

[29] Magariños, Mateo (n.41).p.173

uruguayo con la redacción sugerida para proteger la vida humana, vegetal, animal y el medio ambiente.

A nuestro entender la solución de estos problemas se lograra solamente con el reclamo de los particulares, por las vías existentes y si hubiere una norma específicamente para la contaminación transfronteriza aun mejor.

Solo nos resta recordar las palabras de Jacques Cousteau que aun tienen absoluta vigencia:

La Humanidad ha hecho más daño a la Tierra en el siglo XX que en toda su historia anterior

El mar, el gran unificador, es la única esperanza del hombre. Ahora, más que nunca, aquella vieja frase tiene un sentido literal: estamos todos en el mismo barco.

Bibliografía

Achieng J. "Ambiente: ONU busca oxígeno para el Protocolo de Kyoto" Tierra América de 15 de julio de 2006
www.tierramerica.net/2001/0722/noticias1.shtml

Ballarino, T. "Questions de droit international privé et dommages catastrophiques*"*. *Recueil des Cours de l'Academie de La Haye*. T. 220. 1990

Bietzke, G. « Les obbligations delictuelles en droit international privé. » *Recueil des Cours.* 115. 1965. II

Bourel, P. Les conflits de lois en matière d'obbligations extracontractuelles. Paris. 1961

Corbran, R. Mesa redonda sobre "Algunos problemas actuales de la aviación civil internacional. Perspectivas para la cooperación desde el enfoque de un estado miembro, 1994 como panelista en ruido aeronáutico, emisión de motores y contaminación publicado en *Revista Homenaje a la Organización de Aviación Civil Internacional en su 50º aniversario del convenio sobre aviación civil internacional - CIDAE,* 1994.

Corbran, R. "La actividad aeronáutica y el medio ambiente", ponencia presentada en Salamanca, *XXIV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación*, octubre 1994.

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Una política marítima integrada para la Unión Europea COM(2007) 575 final

Feder, B. "La responsabilidad por contaminación transfronteriza". *Revista Uruguaya de Derecho Internacional Privado*. Año V. No. 5, FCU, Montevideo, 2003.

Flores, M. La Contaminación Transfronteriza *Curso de Derecho Internacional Público,* T.III , Ed.FCU, Montevideo1991.

Flores, M. "La Obligación del Estado de reparar los daños transfronterizos" Ed.Carlos Álvarez, Montevideo, 2005

Fresnedo, C. "Ley aplicable y jurisdicción competente en materia de responsabilidad extracontractual a las puertas del S. XXI*." Revista Uruguaya de Derecho Internacional Privado*. Año II. No. 2. p. 59-88.

Gaggero, E. "de "Uruguay ante el derecho espacial" a Unispace III, expositor en acto académico en Homenaje a Prof. Dr. Álvaro Bauzá Araújo, Montevideo 1999.

González, C. Medio Ambiente-Desarrollo sostenible: claves de sobrevivencia. Consumo responsable para un desarrollo sostenible CUA Montevideo, 2009 p 50

Gorozito, R. "Responsabilidad derivada del daño ambiental en la legislación uruguaya en Derecho ambiental*". Cuadernos de la Facultad de Derecho* Tercera Serie nº 9 FCU, Montevideo, 2003

Herman, D. Criterios operativos para el desarrollo sostenible. EUMED- Universidad de Málaga, España.

Lozano, B. Derecho ambiental administrativo, Madrid, 2004.

Nonna, S. Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental. Residuos peligrosos mínimos Donde estamos y como seguimos. Ed Estudio, Argentina, 2009

Magariños, M. (Editado y ordenado pro Ricardo Gorosito Zuluaga) Medio Ambiente y Sociedad. Fundamentos de política y Derecho ambientales. Teoría general y praxis, FCU, Montevideo, 2005.

Mantero, O "Derecho ambiental" Ed.FCU, Uruguay, 1995.

Martín Mateo, R. Tratado de Derecho Ambiental, Tomo I, Ed.Trivium, Madrid, 1991.

Mapelli, E. "Notas sobre aérecología" en *XXIV Jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico, del espacio y de la aviación comercial.* AENA, Salamanca, 1994

Opertti Badán, D. *La contaminación transfronteriza: un desafío para el DIPr interamericano.* Revista Jurídica Estudiantil. XI. Año IX. Nov. 1994. p. 19

Oribe Stemmer, J. y Flores, M. Selección de Instrumentos Internacionales sobre la Protección del Medio Ambiente y de ciertos Aspectos de la Legislación Argentina y Uruguaya sobre Espacios Marítimos http://www.freplata.org

Razquín, J.A. (2006), "Evaluación ambiental estratégica de planes y programas", *Diccionario de Derecho Ambiental*, Madrid, 2006.

Ruiz Piracés, R. "La responsabilidad por daño ambiental en Chile." *Diplomacia*.(68):61-64, jun.-dic. 1995.

Villagrán kramer, F. "El Derecho internacional ambiental más allá de "soft law", *Jornadas de Derecho internacional organizadas por la O.E.A*, Montevideo, 1999.

Zlata Drnas de Clement. Comercio y Ambiente .Las restricciones no arancelarias como intrumento de preservación ambiental en el Mercosur, Lerner, EdMEl, editor, Argentina 2005.

Angulo Pratolongo, E. Colapso marino. Alerta en la costa peruana. Opinión en la e-columna verde http://www.infoecologia.com

Desastres ecológicos http://www.barrameda.com.ar/
www.ecologismo.com/

http://www.equilibrio.mx/2012/05/17/contaminacion-por-hidrocarburos-pone-en-riesgo-a-miles-de-tortugas-en-veracruz

http://www.acuerdolatino.int.ar/

La desacralización del planeta y la más grande tragedia ecológica elpolvorin.over-blog.es/a

BBC Mundo - Internacional - El derrame de petróleo debajo del agua
www.bbc.co.uk/mundo/.../100527_vertido_bp_cousteau_jrg.shtml
Ahora es el Tiempo: 27-may-2010 Blog Earthecho.org

http://www.freplata.org

http://www.parlamento.gub.uy

Red Social Ambiental Iberoamericana http://www.sociedadambiental.net

www.nationalgeographic.es

http://www.malvinense.com.ar

http://g12naturales1e.blogspot.com

www.masalto.com. 4282