

**CONVENIO DE LONDRES DE 1977
SOBRE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS
POR CONTAMINACION DE HIDROCARBUROS,
DERIVADA DE LA EXPLORACION Y EXPLOTACION
DE LOS RECURSOS MINERALES DEL SUBSUELO MARINO**

por José Antonio de YTURRIAGA-BARBERAN (*)

SUMARIO

1. Introducción.—2. Alcance.—3. Ambito geográfico.—4. Responsabilidad civil: a) Limitación. b) Ampliación. c) Seguro. d) Modificación.—5. Procedimiento: a) Plazos. b) Foro. c) Ejecución de Sentencias.—6. Conclusión.

1. INTRODUCCION

El aparatoso accidente que el pasado mes de abril se produjo en el pozo «Bravo», en el mar del Norte —como años atrás el accidente de Santa Bárbara en las costas de California—, ha puesto de manifiesto los graves riesgos de la contaminación causada como consecuencia de la exploración y explotación de los fondos marinos, así como la intrincada problemática jurídica relativa a la responsabilidad civil por los daños causados y las formas de indemnización.

Estos problemas son relativamente nuevos porque reciente es el desarrollo tecnológico que ha permitido la explotación industrial de los fondos marinos a profundidades superiores a los 200 metros, considerados en 1958 como tope por los autores de la Convención de Ginebra sobre plataforma continental.

Sin embargo, el notable progreso de la tecnología, de un lado, y el encarecimiento de los recursos energéticos, de otro, han impulsado la explotación petrolífera de los fondos marinos. Una vez más la ciencia se ha adelantado al derecho y el desarrollo científico y tecnológico ha forzado al jurista a agudizar el ingenio y a encontrar respuestas adecuadas a los nuevos problemas planteados.

Esta necesidad ha sido sentida de forma especial por los países ribereños del mar del Norte como consecuencia de la creciente explotación de los recursos de

(*) Doctor en Derecho. Consejero de Embajada.

su plataforma continental en los últimos años. Ya en 1974, un grupo de expertos de países de la zona elaboraron en París un proyecto de convenio sobre responsabilidad civil por los daños causados por los hidrocarburos como consecuencia de la exploración y explotación de los fondos marinos (1).

A iniciativa del Gobierno británico, del 20 al 31 de octubre de 1975 se celebró en Londres una Conferencia intergubernamental para la elaboración de un Convenio sobre responsabilidad civil por daños por contaminación de hidrocarburos, derivada de operaciones en el mar. A la Conferencia asistieron representantes de nueve países ribereños del mar del Norte y del mar Báltico (República Federal de Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Irlanda, Noruega, Países Bajos y Suecia) y observadores de la Comunidad Económica Europea y del «Oil Industry International Exploration and Production Forum».

La Conferencia utilizó como base de sus debates el proyecto anteriormente citado y los comentarios y enmiendas al mismo presentados por Suecia, Francia, Noruega, Alemania y Gran Bretaña (2). Al término de la reunión, se elaboró un nuevo proyecto de convenio (3), en el que aún quedaron importantes puntos por decidir. Por ello se tuvo que celebrar una segunda sesión, igualmente en Londres, del 13 al 17 de diciembre de 1976.

Es de destacar que, a diferencia de otras conferencias de este tipo en que se actuó por consenso (Conferencia de Oslo de 1970 sobre Contaminación por Vertidos, Conferencia de París de 1974 sobre Contaminación de Origen Terrestre, Conferencia de Barcelona de 1976 sobre Protección del mar Mediterráneo contra la Contaminación...), la Conferencia de Londres optó por el tradicional sistema de votación mayoritaria y tuvo que recurrir en diversas ocasiones al ejercicio del voto, incluso para la adopción del Convenio, en que se abstuvieron las delegaciones de Francia y Alemania (4).

Así pues, el 17 de diciembre de 1976 la Conferencia de Londres adoptó un Convenio sobre responsabilidad civil por daños por contaminación de hidrocarburos, derivada de la exploración y la explotación de los recursos minerales del subsuelo marino, a reserva de las oportunas correcciones lingüísticas y de estilo, que fueron encomendadas al Gobierno británico en colaboración con el francés. Se decidió asimismo que el convenio sería abierto a la firma en Londres a partir del 1 de mayo de 1977 (5). En consecuencia, una vez perfeccionado su texto, el Convenio fue abierto en Londres en la fecha prevista a la firma de los Estados que habían participado en la Conferencia (6).

(1) Doc. CL. 1 (75). Londres, octubre 1975.

(2) Doc. CL. 3 a 7 (75). Londres, octubre 1975.

(3) Doc. CL. 21 (75). Londres, octubre 1975.

(4) Actas de la Reunión del 17 de diciembre de 1976. Doc. CL. 37 (76) Londres, diciembre 1976, pág. 11.

(5) Acta final de la Conferencia. Doc. CL. 39 (76). Londres, diciembre 1976.

(6) Gobierno Británico. Miscellaneous No. 8. Londres, abril 1977. Una traducción no oficial figura en la parte documental de esta revista.

2. ALCANCE

El Convenio se aplica únicamente a los daños por contaminación que se deriven de un siniestro producido más allá de la línea de bajamar en una instalación sometida a la jurisdicción de un Estado Parte, que ejerza en la zona donde aquélla se halle derechos soberanos a los efectos de la exploración y explotación de los fondos marinos y su subsuelo, y que surtan efectos en el territorio de un Estado Parte o en zonas en las que, de conformidad con el Derecho internacional, dicho Estado ejerza soberanía sobre los recursos naturales; asimismo se aplica a las medidas preventivas adoptadas para prevenir o minimizar tales daños (7).

La fórmula un tanto barroca con la que se fija el alcance del Convenio obedece a una cuestión de precisión jurídica, ya que el término «territorio» —en el que nominalmente se incluyen las aguas interiores y el mar territorial— no cubre la plataforma continental ni, aún menos, la zona económica, concepto aún inaceptable a la sazón para la inmensa mayoría de los países representados en la Conferencia.

De aquí que se recurriera a la fórmula un tanto vaga —y sin duda inspirada en el lenguaje ya familiar en el seno de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar— de «zonas (8) en las que, de conformidad con el Derecho internacional (9), el Estado ejerza soberanía sobre los recursos». Esta hábil fórmula, sin embargo, no resolvería completamente el problema, ya que dos delegaciones hicieron constar en acta su interpretación divergente: así, mientras Suecia estimaba que era aplicable a los daños que surtan efecto encima de los fondos marinos, la delegación holandesa consideraba que el Convenio no se aplicaba a las aguas suprayacentes (10).

A la luz del nuevo derecho emergente, parece más adecuada, a mi juicio, la interpretación dada por la delegación sueca. Creo que el Convenio sería de aplicación a la zona económica dado que ésta ha quedado definida —con un amplio grado de aceptación— en la VI sesión de la Conferencia sobre el Derecho del Mar, como la zona en la que «el Estado ribereño tendrá derechos soberanos para los fines de exploración y explotación... de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y las aguas suprayacentes...» (11).

Otro problema que tuvo que ser tenido en cuenta al definir el alcance del Convenio fue el de que la expresión «instalación sometida a la jurisdicción de un Estado» no supusiera la aplicación del Convenio a instalaciones móviles «in itinere», no dedicadas a actividades de exploración y explotación en zonas donde un Estado

(7) Artículos 2 y 1-4 del Convenio.

(8) Mientras el texto inglés utiliza la palabra «area», el texto francés prefiere el término «espaces marins». Esta, en cierta manera, falta de concordancia en la traducción —puesta aún más de manifiesto cuando en el artículo 2-4 se traduce «area» por «région»— refleja la oposición tradicional de las delegaciones francesas a utilizar el término «zona».

(9) En pleno proceso de transformación.

(10) Actas de la reunión del 17 de diciembre de 1976. Doc. cit. en la nota 4, pág. 2.

(11) Párrafo 1 a del artículo 56 del «Texto integrado oficioso para fines de negociación». Documento A/CONF. 62/WP.10. Nueva York, 15 de julio de 1977, pág. 43.

Parte ejerza sus derechos soberanos. De aquí que, a propuesta de la delegación danesa, se añadiera en la definición de «Estado controlador» del artículo 1-4, la frase «en la zona en o sobre la que la instalación se halle» (12).

Para la adecuada precisión del alcance del Convenio, sus autores tuvieron que definir los términos «instalación» y «daño por contaminación». La definición de «instalación» es sumamente compleja y cubre una serie distinta de supuestos; a saber:

- a) pozos o dispositivos utilizados para la exploración, producción, tratamiento, almacenamiento, transporte, o recuperación del caudal de crudos de petróleo de los fondos marinos o su subsuelo;
- b) pozos que, habiendo sido explotados, hubieran sido abandonados después de la entrada en vigor del Convenio;
- c) pozos utilizados para la exploración, producción o recuperación del caudal de gases procedentes de los fondos marinos o su subsuelo, durante el período de perforación;
- d) pozos utilizados para la exploración de otros recursos minerales, siempre que dicha exploración llevare aparejada una perforación profunda del subsuelo de los fondos marinos;
- e) dispositivos utilizados para el almacenamiento de crudos de petróleo procedentes de los fondos marinos o su subsuelo.

Estos pozos o dispositivos habrán de estar, en su totalidad o en parte substancial, situados en el mar, más allá de la línea de bajamar (13).

Dado que en el artículo 2 ya se ha mencionado que el Convenio sólo es aplicable a los siniestros producidos en una instalación «más allá de la línea de bajamar», creo que dicha referencia en la definición de «instalación» —ya de por sí compleja y farragosa— es redundante y superflua.

En cuanto a la definición de «daño por contaminación» («pérdida o daño causado fuera de la instalación por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de la instalación»), cabe decir que es idéntica, con las adaptaciones del caso, a la definición contenida en el Convenio de Bruselas de 1969 sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Incluye asimismo el término el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños por ellas causadas fuera de la instalación (14).

[12] Actas de la reunión del 17 de diciembre de 1976. Doc. cit. en la nota 4, pág. 1.

[13] Art. 1-2 del Convenio.

[14] Artículo 1-6 del Convenio en relación con el artículo 1-6 del Convenio de Bruselas de 1969. JOSE A. DE YTURRIAGA: «La actual revisión del derecho del Mar: una perspectiva española». Textos y documentos. Instituto de Estudios Políticos. Madrid, 1974. Vol. II (2), pág. 117.

3. AMBITO GEOGRAFICO

El Convenio carece de un ámbito preciso de aplicación geográfica, puesto que ha sido abierto a la firma de los Estados invitados a la Conferencia de Londres (15); es decir, la República Federal de Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Irlanda, Noruega, Países Bajos y Suecia.

Aunque de los trabajos preparatorios, del emplazamiento de los países invitados y del texto del artículo 18 del Convenio, cabría deducir que dicho ámbito es fundamentalmente el mar del Norte, ampliado un tanto hacia el mar Báltico al Este y el Atlántico Nor-occidental al Oeste, el hecho es que el Convenio no lo fija claramente, a diferencia de otros similares como los de Oslo, París, Helsinki o Barcelona.

Al hablar de países y no de zonas geográficas, cabría interpretar que el Convenio sería aplicable, por ejemplo, en las costas francesas del Mediterráneo y en las provincias ultramarinas o territorios coloniales de Francia o Gran Bretaña. Semejante interpretación queda, sin embargo, descartada por el propio Convenio, pues —al prever que los Estados signatarios podrán en cualquier momento ulterior a la firma comunicar por escrito al depositario que el Convenio será aplicable a todos o a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sean responsables— condiciona esta posibilidad a que los territorios en cuestión se hallen en la zona definida en el artículo 18: a saber, las costas del mar del Norte, del mar Báltico y del Atlántico Noroccidental al Norte de los 36° de latitud N (16).

El problema se planteó en relación con la posibilidad de adhesión al Convenio de los Estados que no habían sido invitados a la Conferencia de Londres. Las posiciones más radicales en presencia eran la de la delegación francesa —que quería limitar el acceso al convenio a los Estados participantes en la Conferencia o, a lo sumo, a los Estados vecinos— y la de la delegación sueca —que reconocía un convenio abierto a todos los Estados—. Como fórmula de compromiso, que obtuvo considerable apoyo, la delegación alemana propuso que sólo se pudieran adherir los Estados que fueran invitados por unanimidad por los Estados signatarios del Convenio (17).

El presidente del Comité de redacción sugirió una nueva fórmula en la que, junto al criterio de invitación unánime, se introdujo una determinada restricción geográfica, con objeto de hacer posible la adhesión de países como Islandia, España y Portugal (18). Dicha propuesta (19) fue criticada por el representante alemán por suponer la exclusión de un miembro de la CEE (Italia). A ello replicó el observador de la Comunidad que era de esperar que, en el marco del Convenio

(15) Artículo 16 del Convenio.

(16) Art. 22-1 y 18 del Convenio.

(17) Actas de la reunión del 15 de diciembre de 1976. Doc. CL. 34 (76). Londres, diciembre 1976, pág. 7.

(18) Actas de la reunión del 16 de diciembre de 1976. Doc. CL. 36 (76) Londres, diciembre 1976, págs. 5 y 8.

(19) Doc. WG. 62 (76). Londres, diciembre 1976.

de Barcelona de 1976, pronto se adoptara un protocolo sobre la contaminación provocada por la exploración y explotación de los fondos marinos, con lo que quedaría cubierto el flanco de los Estados mediterráneos miembros de la CEE.

Retirada la objeción alemana, se puso a votación la propuesta del presidente del Comité de redacción que preveía un doble requisito para la adhesión de terceros Estados: invitación unánime de los Estados Partes en el Convenio y calidad de ribereño del mar del Norte, mar Báltico u océano Atlántico Noroccidental al Norte del paralelo de 36° latitud N. La propuesta fue aceptada por cinco votos a favor, dos en contra (Irlanda y Países Bajos), y dos abstenciones (Noruega y Suecia) (20).

En consecuencia, y de conformidad con el citado artículo 18, para que un Estado como España pueda llegar a ser parte en el Convenio, hará falta que el mismo haya entrado en vigor —para lo que se requiere el depósito de un mínimo de cuatro instrumentos (21)— y que nuestro país sea invitado por voto unánime por los Estados Partes.

4. RESPONSABILIDAD CIVIL

El Convenio establece como principio general la responsabilidad del explotador de la instalación por los daños de contaminación causados como consecuencia de un siniestro. Caso de haber varios explotadores, todos ellos serán mancomunada y solidariamente responsables (22).

Por «explotador» se entiende a la persona designada como tal por el Estado parte controlador o, en ausencia de designación, la persona que ejerza el control global de las actividades realizadas en la instalación (23). La definición se diferencia de otras contenidas en convenios similares —como el de París de 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear o el de Viena de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares— en que, de un lado no recoge junto a la «designación» el supuesto del «reconocimiento» como explotador por parte del Estado y, de otro, introduce la idea de «control global de las actividades» a falta de designación.

El Convenio prevé cuatro supuestos de exención de la responsabilidad del explotador:

- a) Cuando los daños provengan de actos de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección, o fenómenos naturales de carácter excepcional, inevitable e irresistible (25). Esta excepción es idéntica a la prevista en el Convenio

(20) Actas de la reunión del 17 de diciembre de 1976. Doc. cit. en la nota 4, pág. 5.

(21) Artículo 20-2 del Convenio.

(22) Párrafos 1 y 2 del artículo 3 del Convenio.

(23) Artículo 1-3 del Convenio.

(24) Apartado a-VI) del artículo 1 del Convenio de París de 1960, y párrafo 1-c) del artículo 1 del Convenio de Viena de 1963. OIEA: «Convenciones Internacionales sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares». *Legal Series No. 4*. Viena, 1966, págs. 210 y 187.

(25) Artículo 3-3 del Convenio.

de Bruselas de 1969 (26). En lo referente a los fenómenos naturales, difiere, sin embargo, de los convenios de responsabilidad por daños nucleares; así, mientras el Convenio de París de 1960 prevé la posibilidad de que las legislaciones nacionales establezcan la responsabilidad del explotador en los accidentes debidos a «cataclismos naturales de carácter excepcional» (27), el Convenio de Viena de 1963 presume la responsabilidad del explotador por los daños derivados de un accidente nuclear debido a una «catástrofe natural de carácter excepcional», salvo que la legislación nacional lo exonere (28).

- b) Cuando los daños sean total o parcialmente causados por una acción u omisión realizada con la intención de causarlos por parte de la persona que los sufrió o por negligencia de dicha persona, el explotador podrá ser total o parcialmente eximido de su responsabilidad frente a tal persona (29); el Convenio de Bruselas de 1969 contiene una formulación idéntica al de Londres, amén de un supuesto de exoneración plena cuando el daño haya sido «totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños» (30).

Difieren, en cambio, las exenciones similares incluidas en los Convenios nucleares. El Convenio de Viena de 1963 prevé la posibilidad de exoneración total o parcial en los supuestos de negligencia grave o acción u omisión dolosa de la persona que produjo los daños, o contribuyó a ellos, si así lo establece la legislación nacional del tribunal competente (31); el Convenio de París de 1960 es aún más estricto, puesto que sólo prevé una posibilidad de recurso contra la persona autora del acto o de la omisión intencional que causó el daño, si expresamente lo establece el contrato (32).

- c) En el supuesto de siniestro ocurrido en un pozo abandonado cinco años después de la fecha del abandono, el explotador no será responsable de tal siniestro si cumplió en su día todos los requisitos exigidos al efecto por el Estado controlador (33).
- d) En caso de accidente nuclear no será responsable el explotador si, en virtud de un convenio internacional o de conformidad con la legislación nacional aplicable al supuesto, recae la responsabilidad sobre el explotador de la instalación o el buque nuclear (34). Al referirse a los convenios internacionales aplicables, el Convenio menciona expresamente los de París

(26) Párrafo 2-a) del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1969. *Op. cit.* en la nota 14., pág. 117.

(27) Artículo 9 del Convenio de París de 1960. *Op. cit.* en la nota 24, pág. 218.

(28) Párrafo 3-b) del artículo 4 del Convenio de Viena de 1963. *Op. cit.* en la nota 24, pág. 192.

(29) Artículo 3-5 del Convenio.

(30) Párrafos 3 y 2-b) del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1969. *Op. cit.* en la nota 14, pág. 117.

(31) Artículo 4-2 del Convenio de Viena de 1963. *Op. cit.* en la nota 24, pág. 192.

(32) Artículo 6-f) del Convenio de París de 1960. *Op. cit.* en la nota 24, pág. 215.

(33) Artículo 3-4 del Convenio.

(34) Artículo 14 del Convenio.

de 1960 y Viena de 1963, así como el de Bruselas de 1962 sobre responsabilidad de los explotadores de buques nucleares. De estos tres convenios citados, tan sólo el de París se halla en vigor.

La responsabilidad civil fue uno de los temas más debatidos en la Conferencia de Londres. Se discutió sobre si la responsabilidad del explotador debería ser ilimitada o conocer ciertos topes, si las eventuales normas de limitación deberían ser uniformes o permitir cierta latitud a los Estados que quisieran establecer límites más elevados, si los topes deberían ser rígidos o fácilmente modificables...

Se lograron finalmente fórmulas transaccionales que, si bien no satisficieron a ninguna delegación, permitieron no obstante llegar a un acuerdo. No llegó éste a ser unánime, pues las delegaciones de Francia y Alemania —que, por razones de índole diversa, fueron las que más criticaron las soluciones propuestas— se abstuvieron finalmente al votarse la adopción del convenio.

El compromiso logrado se basa en los siguientes criterios: establecimiento de unos topes a la responsabilidad civil del explotador, reconocimiento de un margen de discrecionalidad para los Estados que quieran establecer pautas más elevadas en el ámbito de sus jurisdicciones, imposición al explotador de una garantía financiera obligatoria y creación de un comité con competencia para modificar, mediante procedimientos relativamente flexibles, los límites de la responsabilidad y los topes de la garantía financiera.

a) Limitación.

El Convenio autoriza al explotador a limitar su responsabilidad, para cada instalación y con respecto a cada siniestro, a una cuantía de treinta millones de derechos especiales de giro hasta el 1.º de mayo de 1982, y de cuarenta millones a partir de dicha fecha (35).

Algunas delegaciones estimaban que este límite era demasiado bajo; así, la delegación alemana, apoyada por las de Bélgica y Dinamarca, propuso aumentar en diez millones las cantidades previstas, mas esta propuesta fue rechazada y el texto fue finalmente adoptado con los votos en contra de Alemania y Francia y las abstenciones de Dinamarca y Bélgica (36).

El explotador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad en los casos en que los daños por contaminación se produjeran como consecuencia de acciones u omisiones suyas realizadas deliberadamente y con la plena conciencia de que provocarían tales daños. Algunas delegaciones (como las de Bélgica y Noruega) habían expresado su preferencia por la terminología del Convenio de Bruselas de 1969, que habla de «falta concreta o culpa» (37), mientras que otras

(35) Artículo 6-1 del Convenio.

(36) Actas de la reunión del 17 de diciembre de 1977. Docs. cit. en la nota 4, págs. 9-10.

(37) Artículo 5-2 del Convenio de Bruselas de 1969. Op. cit. en la nota 14, pág. 118.

(como la francesa) preconizaban la inclusión del concepto de «negligencia grave», recogido en el Convenio de Viena de 1963 (38). Prevalció finalmente una terminología similar a la ya utilizada en el artículo 3, relativo a la exoneración de la responsabilidad.

b) Ampliación.

Para compensar el límite fijado, considerado insuficiente por varias delegaciones, se introdujo una disposición que permite a los Estados establecer bien un sistema de responsabilidad ilimitada, bien límites de responsabilidad más elevados en los supuestos en que los daños sean causados por instalaciones controladas por dichos Estados y surtan sus efectos en zonas sometidas a la jurisdicción de un Estado Parte (39).

Semejante disposición fue objeto de duras críticas, especialmente por la delegación francesa, por estimar que atentaba contra el deseable principio de la uniformidad normativa. Al permitir una elevación unilateral de los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio e incluso la implantación de un sistema de responsabilidad ilimitada, se desnaturalizaba uno de los objetivos básicos del Convenio, cual era el de fijar unos límites razonables y homogéneos para el explotador; las cifras previstas en el artículo 6 pasarían a suponer el nivel mínimo de responsabilidad, en vez de su tope máximo (40).

Pese a las objeciones planteadas, el texto del artículo 15 fue aprobado por siete de los países participantes, absteniéndose en la votación final las delegaciones de Francia y Países Bajos (41).

c) Seguro.

Para que los explotadores estén en condiciones de hacer frente a la responsabilidad en que pudieren incurrir, el Convenio les obliga a tener un seguro o cualquier garantía financiera. Cada Estado controlador habrá de fijar los límites de estas garantías financieras que, en ningún caso, podrán ser inferiores a 22 millones de derechos especiales de giro hasta el primero de mayo de 1982 ó a 35 millones a partir de dicha fecha (42).

Esta propuesta fue criticada por la delegación francesa, tanto por romper la uniformidad legal, como por prejuzgar sin bases suficientes las condiciones futuras del mercado de seguros, cuando fijaba el tope de 35 millones para después

(38) Artículo 4-2 del Convenio de Viena de 1963. *Op. cit.* en la nota 24, pág. 192.

(39) Artículo 15-1 del Convenio.

(40) Actas de la reunión del 16 de diciembre de 1976. *Doc. cit.* en la nota 18, pág. 12.

(41) Actas de la reunión del 17 de diciembre de 1976. *Doc. cit.* en la nota 4, págs. 7 y 11.

(42) Artículo 8-1 del Convenio.

de 1982 (43). El artículo fue, sin embargo, aprobado con las abstenciones de Francia y Dinamarca (44).

A diferencia del convenio de Bruselas de 1969, en que la suma asegurada coincide con el límite de la responsabilidad (45), el Convenio de Londres —además de romper la uniformidad normativa— establece cantidades diferentes para el límite de la responsabilidad y para la cobertura de la garantía financiera.

Prevé el Convenio, por otra parte, dos excepciones a la obligatoriedad del seguro: en casos de sabotaje o terrorismo y cuando el explotador sea un Estado.

La primera de las excepciones —que tiene carácter original, pues no figura en otros convenios similares— se basa en la dificultad de hallar en el mercado seguros que cubran daños por acciones terroristas con límites tan elevados (46). La Conferencia aceptó incluir la exención en el entendimiento de que el Estado controlador debería procurar que los explotadores concertaran el máximo seguro posible, cuenta tenida de su disponibilidad y costo (47). La exención, sin embargo, no está formulada en términos de general aplicación, puesto que el Convenio se limita a prever la posibilidad de que un Estado controlador exima en todo o en parte al explotador de la obligación de tener una garantía financiera que cubra los daños totalmente causados por actos de sabotaje o terrorismo (48).

La segunda excepción tiene precedentes en el Convenio de Viena de 1963 (49) y en el Convenio de Bruselas de 1962 sobre responsabilidad de los explotadores de buques nucleares (50). En virtud de ella, cuando el Estado sea el explotador de una instalación, no estará obligado a tener un seguro u otra garantía financiera (51), ya que el Estado es su propio asegurador. A diferencia de los Convenios de Viena y Bruselas, el de Londres no ha estimado necesario mencionar, junto al Estado, a sus «subdivisiones políticas».

Cabe señalar que el Convenio de Bruselas de 1969 adopta una actitud diferente sobre este tema. Si bien excluye la aplicación de sus disposiciones a los buques que sean propiedad del Estado —que, por consiguiente, no estará obligado a tener una garantía financiera—, impone a tales buques la obligación de llevar un certificado, expedido por las autoridades de su Estado de matrícula, en el que se haga constar que el buque es propiedad del Estado y que la responsabilidad civil por daños está cubierta hasta los límites previstos en el Convenio (52).

(43) Actas de la reunión del 16 de diciembre de 1977. Doc. cit. en la nota 18, pág. 12.

(44) Actas de la reunión del 17 de diciembre de 1977. Doc. cit. en la nota, págs. 10-11.

(45) Artículo 7-1 del Convenio de Bruselas de 1969. Op. cit. en la nota 14, pág. 117.

(46) Declaración del observador del «Oil Exploration and Production Forum». Actas de la reunión del 15 de diciembre de 1976. Doc. cit. en la nota 17, págs. 3-4.

(47) Actas de la reunión del 16 de diciembre de 1977. Doc. cit. en la nota 18, pág. 4.

(48) Artículo 8-1 del Convenio.

(49) Artículo 7-2 del Convenio de Viena de 1963. Op. cit. en la nota 24, pág. 195.

(50) Artículo 3-3 del Convenio de Bruselas de 1962. Op. cit. en la nota 24, pág. 228.

(51) Artículo 8-5 del Convenio.

(52) Artículo 7-12 del Convenio de Bruselas de 1969. Op. cit. en la nota 14, pág. 122.

d) Modificación.

Otro de los correctivos introducidos para que resultaran aceptables los límites establecidos en los artículos 6 y 8, fue la institución de un Comité de Estados tada por Gran Bretaña (54)— recibió favorable acogida, si bien algunas delega-Partes con poderes para recomendar, por decisión de tres cuartos de sus componentes, la modificación de los citados límites (53). Semejante propuesta —presen-ciones (como la francesa) expresaron su preferencia por una decisión unánime en el seno del Comité (55). El criterio de la unanimidad fue retenido para la entrada en vigor de las enmiendas propuestas por el Comité.

A estos efectos, se prevé un doble sistema de aceptación: expresa o tácita. Así, las modificaciones empezarán a regir bien a los treinta días de haber sido aceptadas por todos los Estados Partes, bien a los seis meses, o cualquier otro plazo fijado en la recomendación, caso de no haber habido aceptación unánime. Si se presentare alguna objeción, las enmiendas serán aplicables 30 días más tarde a los Estados que las hayan aceptado (56).

Este procedimiento simplificado de enmienda facilita la adecuada corrección de los topes previstos, tanto para los límites de la responsabilidad como para la cuantía de la garantía financiera, sin necesidad de tener que recurrir al sistema tradicional de convocatoria de una conferencia de revisión, para lo que se requeriría el consentimiento de no menos de un tercio de los Estados Partes en el Convenio (57).

5. PROCEDIMIENTO

Dentro de los aspectos de procedimiento a que se refiere el Convenio, cabe destacar los siguientes puntos: plazos para el ejercicio de la acción procesal, tribunales competentes y ejecución de las sentencias.

a) Plazos.

El Convenio de Londres prevé que el derecho a indemnización caducará un año después de que la víctima haya tenido conocimiento del daño o haya debido tener razonablemente conocimiento del mismo. En cualquier caso, no se podrá interponer una acción después de transcurridos cuatro años a partir del momento en que se produjo el siniestro que provocó el daño (58).

(54) Doc. CL. 24 (76) Londres, diciembre de 1976.

(55) Actas de la reunión del 14 de diciembre de 1977. Doc. CL. 33 (76) Londres, diciembre

(53) Párrafos 1 y 2 del artículo 9 del Convenio, 1976, pág. 9.

(56) Párrafos 3 y 4 del artículo 9 del Convenio.

(57) Artículo 23 del Convenio.

(58) Artículo 10 del Convenio.

El Convenio de Bruselas de 1969 establece unos períodos más amplios (3 y 6 años, respectivamente) y empieza a contar el primero de los plazos a partir del momento en que se haya causado el daño (59). También son más amplios (10 años) los plazos de prescripción previstos en los convenios de tipo nuclear (París de 1960, Bruselas de 1962 y Viena de 1963), plazos a contar desde el momento en que se produjo el accidente (60). Dichos convenios permiten a la legislación del Estado del tribunal competente fijar otros plazos de caducidad, siempre que no sean inferiores a tres años (o dos años, como en el Convenio de París), ni superiores a diez; en tales casos, el plazo se empezará a contar a partir de la fecha en que la víctima haya tenido o hubiera debido tener conocimiento de los daños y del explotador responsable de los mismos (61).

La diferencia en la extensión de los plazos entre el Convenio de Londres y los Convenios nucleares podría explicarse por el hecho de que los daños nucleares pueden tardar más tiempo en ponerse de manifiesto. Lo que no parece tan justificado es la diferencia con el Convenio de Bruselas de 1969, dado que el tipo de los daños es similar. Los plazos de uno o cuatro años para la prescripción de la acción procesal son, a mi juicio, demasiado cortos, especialmente el primero de ellos.

b) Foro.

Como en el caso del Convenio de Bruselas de 1962 (62), el de Londres permite a la víctima la posibilidad de optar entre dos foros: los tribunales del Estado Parte en donde se sufrieron los daños de contaminación, o los tribunales del Estado controlador (63).

Es de señalar que los autores del Convenio no han sido consecuentes con la terminología utilizada en el artículo 2, que habla de «territorio» y da una interpretación ampliada de su alcance. En consecuencia, se han visto obligados a añadir que, a los efectos del artículo 11, se consideran como sufridos en un Estado los daños producidos en una zona donde, de conformidad con el Derecho internacional, el Estado tiene derechos soberanos sobre los recursos naturales.

La duplicidad de tribunales prevista en el Convenio de Londres contrasta con el sistema de foro único establecido en los de París y Viena —Estado donde se produjo el accidente (64)— o en el de Bruselas de 1969 —Estado en cuyo territorio se sufrió el daño (65)—. En este último se menciona el «territorio» y se le da

(59) Artículo 8 del Convenio de Bruselas de 1969. *Op. cit.* en la nota 14, pág. 122.

(60) Artículos 8-a) del Convenio de París de 1970, 5-1 del Convenio de Bruselas de 1962 y 6-1 del Convenio de Viena de 1963. *Op. cit.* en la nota 25, págs. 216, 229 y 194.

(61) Artículos 8-c) del Convenio de París de 1960, 5-3 del Convenio de Bruselas de 1962 y 6-3 del Convenio de Viena de 1963. *Op. cit.* en la nota 24, págs. 216, 229 y 194.

(62) Artículo 10-1 del Convenio de Bruselas de 1962. *Op. cit.* en la nota 24, pág. 231.

(63) Artículo 11 del Convenio.

(64) Artículos 13-a) del Convenio de París de 1960 y 11-1 del Convenio de Viena de 1963. *Op. cit.* en la nota 24, págs. 218 y 196.

(65) Artículo 9-1 del Convenio de Bruselas de 1969. *Op. cit.* en la nota 14, pág. 122.

un alcance más limitado (estábamos en 1969), puesto que únicamente se añade la frase «inclusive el mar territorial», adición por otra parte innecesaria ya que, de conformidad con el derecho internacional, el territorio comprende tanto el espacio terrestre como el mar territorial y el espacio aéreo suprayacente.

Pese a la fórmula utilizada, poco feliz desde el punto de vista de técnica jurídica, el Convenio de Londres supera en este punto al de Bruselas al ampliar el ámbito de aplicación del Convenio a la plataforma continental y a la zona económica.

c) Ejecución de sentencias.

Para la ejecución de las sentencias de los tribunales competentes en el territorio de otros Estados Partes, el Convenio de Londres requiere que la sentencia sea definitiva y ejecutoria en el Estado del foro y que las formalidades procesales exigidas por el Estado donde se pretende ejecutar hayan sido debidamente cumplimentadas. Mas, al igual que los Convenios de Bruselas de 1962 (66) y de 1969 (67), el de Londres prevé dos excepciones a la ejecutabilidad de la sentencia: cuando ésta haya sido obtenida mediante fraude y cuando el demandado no haya sido notificado en un plazo razonable ni tenido oportunidades para presentar su defensa (68).

El Convenio de Viena de 1963 contiene una excepción adicional: cuando la sentencia sea contraria al orden público del Estado donde se pretende ejecutar o no se ajuste a las normas fundamentales de la justicia (69). La delegación belga propuso la inclusión en el Convenio de la excepción de orden público, pero tal sugerencia no fue retenida por la Conferencia (70).

La fórmula adoptada por el Convenio parece la más adecuada al caso, pues la solución el Convenio de París de 1960 —ausencia de exención (71)— puede no ofrecer suficiente garantía, y la del Convenio de Viena es demasiado imprecisa y da pie a posibles abusos.

6. CONCLUSION

El tema de la responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos, derivada de la explotación y exploración de los fondos marinos es sumamente complejo y delicado, pues plantea numerosos problemas de índole científica, técnica, jurídica, económica, financiera y actuarial. El principal mérito de la Conferencia de Londres ha sido el de haber abordado por primera vez el tema de forma rigurosa y ofrecido una solución válida.

(66) Artículo 11-4 del Convenio de Bruselas de 1962. *Op. cit.* en la nota 24, pág. 232.

(67) Artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1969. *Op. cit.* en la nota 14, pág. 123.

(68) Artículo 12 del Convenio.

(69) Párrafo 1-c) del artículo 12 del Convenio de Viena de 1963. *Op. cit.* en la nota 25, pág. 197.

(70) Actas de la reunión del 16 de diciembre de 1976. *Doc. cit.* en la nota 18, pág. 7.

(71) Artículo 13-d) del Convenio de París de 1960. *Op. cit.* en la nota 24, pág. 219.

Pese a las insuficiencias que se han puesto de manifiesto a lo largo de este estudio (imprecisión del ámbito de aplicación, carácter semicerrado, falta de uniformidad en la normativa sobre la limitación de la responsabilidad, duplicidades innecesarias y otras deficiencias de técnica jurídica...), el Convenio de Londres constituye un instrumento jurídico de gran utilidad para hacer frente a los problemas derivados de la contaminación provocada por la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos y su subsuelo. Como en el caso del Convenio de Oslo de 1971 en lo referente a la contaminación causada por vertidos desde buques y aeronaves, el Convenio de Londres supone un primer hito en el tratamiento jurídico internacional de un nuevo tipo de contaminación, que puede acarrear graves consecuencias económicas, ecológicas y sociales, y, en consecuencia, va a servir de modelo y acicate para los Estados ribereños de otras regiones marinas.

Comparto la esperanza y el deseo del observador de la CEE en la Conferencia de Londres de que los ribereños del Mediterráneo sigan este ejemplo y, en breve plazo, el Convenio de Barcelona de 1976 para la protección del mar Mediterráneo contra la Contaminación se vea enriquecido con un nuevo protocolo que articule y desarrolle los compromisos asumidos por los Estados ribereños de tomar las medidas apropiadas para prevenir, reducir y combatir la contaminación de la zona causada por la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo (72). ¡Que así sea!

(72) Artículo 7 del Convenio de Barcelona de 1976. *Revista de Instituciones Europeas*, vol. 3 (1). Enero-abril, 1976, pág. 260.