

Análisis de la regulación internacional de las plataformas marinas

Analysis of the international legal regime of marine platforms

Violeta S. RADOVICH*

RESUMEN: El objetivo del presente artículo consiste en analizar el régimen internacional legal atinente a la actividad de exploración y explotación de hidrocarburos en el mar que llevan adelante las plataformas marinas. Se estudian las distintas convenciones aplicables a las plataformas debido a que no se cuenta con un cuerpo uniforme sobre la temática, tanto desde el Derecho del Mar, el Derecho Marítimo como el Derecho Ambiental. Finalmente, se rescatan los puntos positivos de los proyectos y se señalan las lagunas en la regulación actual.

PALABRAS CLAVE: regulación; internacional; plataformas; marinas; ambiental.

* Doctora en Derecho, UBA. CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas)-Investigadora adscripta, Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales Ambrosio L. Gioja, Facultad de Derecho, UBA. Contacto: <violetaradovich@derecho.uba.ar>.

Abogada graduada con honores y Traductora Pública de idioma inglés egresada de la Facultad de Derecho, Universidad de Buenos Aires (UBA). Especialista en Derecho Ambiental, UBA. Estudios de posgrado en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, España, Cuenca; en la Fundación Internacional de Derecho, Alemania, Hamburgo; y de doctorado en la Universidad de Tromsø y del Ártico, Noruega. Docente de Derecho Ambiental en grado y posgrado. Fecha de recepción: 05/06/2018. Fecha de aprobación: 04/10/2018.

ABSTRACT: The objective of the article consists in analyzing the international legal regime applicable to exploration and exploitation of hydrocarbons at sea carried out by marine platforms. Law of the Sea, Maritime Law and Environmental Law conventions applicable to the platforms are studied. Finally, the positive aspects of the projects are pointed out, as well as legal loopholes in the current regulation.

KEYWORDS: international; regulation; marine; platforms; environmental.

I. INTRODUCCIÓN

El 21 de agosto de 2009, la plataforma de exploración de hidrocarburos *Montara* localizada en el Mar Timor sufrió una explosión que derivó en un derrame sin control de hidrocarburos durante 74 días. La plataforma estaba localizada a 140 millas náuticas de la costa de Australia y a 50 millas náuticas de la frontera de la ZEE con la República de Indonesia. El accidente demuestra los peligros de la contaminación transfronteriza que derivan de la exploración y explotación de hidrocarburos en el mar¹. Los cálculos basados en imágenes satelitales sugieren que se afectaron 90.000 metros cuadrados del espacio oceánico; aunque, no se midió la penetración en la columna de agua.

El accidente en la plataforma *Montara* no es un ejemplo aislado a pesar de que no ha tenido gran difusión, así lo demuestra la explosión que ocurrió unos ocho meses después, el 20 de abril de 2010, en el Golfo de México en la plataforma exploradora *Deepwater Horizon* fletada por la compañía británica *British Petroleum*, este accidente tuvo más difusión en los medios de comunicación. Once miembros de la tripulación fallecieron, se derramaron más de cuatro millones de barriles de hidrocarburos en el océano y las pérdidas económicas totalizaron 10 mil millones de Dólares.

Luego de estos accidentes se conformaron la Comisión de Investigación *Montara*² y la Comisión Nacional del Derrame de

¹ LYONS, Youna, “Transboundary pollution from offshore activities: a study of the *Montara* offshore oil spill”, in JAYAKUMAR, S., KOH, T. & BECKMAN, R. (eds.), *Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy*, Londres, Edwar Elgar publishing, 2015, pp. 162-189.

² BORTHWICK, David. Comisión *Montara* de Información, “Informe de la Comisión *Montara* de Investigación”. Australia, 2010. Recuperado de <<https://industry.gov.au/resource/UpstreamPetroleum/MontaraInquiryResponse/Documents/Montara-Report.pdf> [Consulta: julio de 2017].

Hidrocarburos de la plataforma *Deepwater Horizon*³ para llevar adelante las respectivas investigaciones.

Más adelante, se analizan las convenciones del área del Derecho Marítimo, Derecho del Mar y Derecho Ambiental para determinar si son aplicables a la exploración y explotación de hidrocarburos que realizan las plataformas marinas ya que no se cuenta con regulación específica; con el objeto de identificar lagunas e inconsistencias en la gestión ambiental y realizar sugerencias para mejoras. Los asuntos relacionados con la exploración y explotación de hidrocarburos tienen un alto componente político como lo evidencia la falta de regulación uniforme⁴.

Las plataformas que se utilizan para explorar y explotar hidrocarburos en el mar son comúnmente denominadas “offshore”, su traducción al español generalizada es “costa-afuera”. El término “offshore” es un adjetivo que significa “alejado o a una distancia de la costa”⁵. Fue adoptado para describir algo opuesto a “onshore” que significa “en la costa”; sin embargo, el término “offshore” identifica a estas plataformas desde una perspectiva basada en la costa, no en el mar, por lo que sostengo que no transmite adecuada-

³ Comisión Nacional del Derrame de Hidrocarburos de la Plataforma BP *Deepwater Horizon* y Perforación en el mar, “Deep Water. El Desastre de Hidrocarburos en el Golfo y el Futuro de la Perforación en el Mar. Informe al Presidente. Recomendaciones de la Comisión Nacional del Derrame de Hidrocarburos de la Plataforma BP *Deepwater Horizon* y Perforación en el Mar”. EE.UU, 2011.

Recuperado de
<https://cybercemetery.unt.edu/archive/oilspill/20121210200707/http://www.oilspillcommission.gov/sites/default/files/documents/OSC_Deep_Water_Summary_Recommendations_FINAL.pdf> [Consulta: julio de 2017].

⁴ RADOVICH, Violeta, “Governance of oil and gas exploration and exploitation at sea: towards coastal marine biodiversity preservation”, en COUZENS, E., PATERSON, A., RILEY, S., FRISTIKAWATI, Y. (eds.), *Protecting Forest and Marine Biodiversity: The Role of Law*, Reino Unido, Edwar Elgar 2017, pp. 227-250.

⁵ *Diccionario Cambridge*.

mente los desarrollos recientes en la exploración del lecho y el subsuelo marino⁶.

Se distingue entre las plataformas fijas y las plataformas móviles. Las plataformas fijas se encuentran adosadas de manera permanente al lecho marino; por otro lado, las plataformas móviles se asimilan en mayor medida a los buques y justamente la mayoría de estas plataformas son buques tanque que han sido convertidos en plataformas. Las plataformas móviles suelen estar incluidas en mayor proporción en el ámbito de aplicación de las convenciones del área del Derecho Marítimo específicas relativas a los buques por su similitud, no así las plataformas fijas.

La hipótesis del artículo se basa en que no existe un régimen jurídico internacional uniforme sobre las plataformas marinas, por lo que el régimen presenta lagunas legales.

La metodología se basó en el método de observación documental que consiste en obtener información mediante la percepción selectiva, ilustrada e interpretativa de un fenómeno determinado. Los datos recogidos fueron secundarios –análisis de registros escritos, tales como doctrina, cuestionarios y legislación. En relación con la obtención de los datos, el trabajo se dividió en tres etapas:

a) *Fase exploratoria*: en un primer momento se recopiló información sobre los accidentes marinos ocurridos en las plataformas marinas.

Luego, se recopilaron las convenciones del ámbito del Derecho Marítimo, Derecho del Mar y Derecho Ambiental que son aplicables a la temática.

b) *Fase descriptiva*: posteriormente, la información recogida en la etapa anterior fue clasificada y analizada.

⁶ RADOVICH, Violeta & GRILLO, Paula, “Petróleo y Gas en el Mar. En busca de la regulación de los tesoros marinos”, en *Memorias - 14° Encuentro Internacional de Derecho Ambiental - Capítulo XIV - El Futuro de la Exploración y Explotación Minera*, IJ-VC-424, IJ Editores 2015, Buenos Aires. Recuperado de: <<http://www.ijeditores.com.ar/pop.php?option=articulo&Hash=f56c496ec63a69ba031cd0c75a5d5a59>>.

c) *Fase analítica*: por último, el análisis de los documentos recogidos en la fase exploratoria tuvo por objeto evaluar la regulación actual de las plataformas y las lagunas legales en su régimen.

II. INSTRUMENTOS MULTILATERALES APLICABLES A LAS PLATAFORMAS MARINAS

Debido a la falta de un instrumento comprensivo que regule las plataformas marinas, se examina a continuación en qué medida el Derecho del Mar, el Derecho Marítimo y el Derecho Ambiental regulan la temática.

Hay una serie de instrumentos internacionales potencialmente relevantes en cuanto a su aplicación a las instalaciones marinas .

Cuadro N° 2
Instrumentos Multilaterales y Plataformas Marinas

Convenios Internacionales	¿Aplicable a las plataformas marinas?	
	FIJAS	MÓVILES
Derecho del Mar		
Convención sobre la Plataforma Continental (Génova, 1958)	SÍ	SÍ
CONVEMAR	SÍ	SÍ
Derecho Marítimo		
SOLAS 1974	NO	SÍ

MARPOL 73/78, Anexo V	SÍ	SÍ
	Pero no es aplicable a la contaminación operativa propia de las plataformas ni a la contaminación atmosférica.	
OPRC 1990	SÍ	SÍ
LC 1972 y Protocolo 1996	SÍ	SÍ
	Pero no es aplicable a la contaminación operativa propia de las plataformas.	
CLC 69/ PROT 92	NO	NO (pero se aplica cuando se realiza transporte de hidrocarburos que será cargado en otro lugar).
Convenio BUNKERS, 2001	SÍ	SÍ
Convenio de Salvamento, 1989	NO	NO (sólo se aplica cuando están siendo transportadas, a la espera de instrucciones, reparadas o abastecidas).
Convenio AFS, 2001	SÍ	SÍ
Derecho Ambiental		

Declaración de Río	SÍ	SÍ
Agenda 21	SÍ	SÍ
CDB	SÍ	SÍ
Convenio Espoo EIA	SÍ	SÍ

Fuente: Elaboración propia, 2017

A) DERECHO DEL MAR Y DERECHO MARÍTIMO

En primer lugar, la Convención sobre la Plataforma Continental (Génova, 1958)⁷ establece que debe haber zonas de seguridad alrededor de las plataformas y que los Estados ribereños deben tomar allí medidas apropiadas de protección de los recursos vivos del mar de los agentes nocivos (art. 5º, p.7), incluidos los agentes nocivos que derivan de la exploración y explotación de petróleo y gas en el mar. Se establece el deber de notificar fehacientemente la construcción de las instalaciones y que aquellas que se encuentren abandonadas o en desuso deben ser removidas por completo (art. 5º, p.5).

La CONVEMAR en la Parte XII denominada “Protección y Preservación del Ambiente Marino”, establece que los Estados tienen la obligación general de proteger y preservar el ambiente marino (art. 193). Incluso, a pesar de que los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus recursos naturales, deben sin embargo, proteger y preservar el ambiente (art. 194.3.c). Más específicamente, los Estados están obligados a utilizar los mejores medios a su disposición y de acuerdo a sus capacidades, para minimizar las descargas de las instalaciones en el lecho y subsuelo marino (Art. 194.3.c). Entre estos medios se incluye tomar medi-

⁷ Convención sobre la Plataforma Continental, adoptada 29 de abril de 1958, 499 UNTS 311 (entró en vigor 10 de junio de 1964).

das para prevenir accidentes, implementar procedimientos de respuesta ante emergencias y administrar el diseño, la construcción, el equipamiento, la operación y la tripulación de las instalaciones (arts. 60.3 y 80). Al igual que la Convención de Génova sobre la Plataforma Continental, la CONVEMAR también establece que las plataformas abandonadas deben ser removidas (Art. 208.1).

Asimismo, la CONVEMAR establece que los Estados deben dictar regímenes globales y regionales, estándares y prácticas recomendadas y procedimientos para prevenir y controlar la contaminación marina que deriva de las actividades que se desarrollan en el lecho marino (art. 208.5). Del mismo modo, requiere que los Estados dicten leyes y regulaciones a nivel nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del ambiente marino que deriva de las actividades que se desarrollan en el lecho marino. El art. 208.3 demanda que dichas leyes, regulaciones y medidas no sean menos efectivas que las reglas internacionales, estándares y prácticas y procedimientos recomendados. No obstante, McConnell & Gold⁸ explican que estas leyes y reglas internacionales no existen, que “contrariamente a la sugerencia en su título, la Sección 5⁹ no establece reglas o estándares internacionales, sino que asume su existencia y requiere a los Estados que las implementen”. Finalmente, la CONVEMAR establece que los Estados deben asegurar que haya suficientes recursos económicos en sus sistemas legales para otorgar compensaciones rápidas y adecuadas al daño causado por la contaminación del ambiente marino (art. 235); sin embargo, tal como sostienen McConnell & Gold¹⁰, la CONVEMAR no establece los regímenes de responsabilidad y compensación de daño ambiental, sólo manda a que existan.

⁸ McConnell, Moira & Gold, Edward, “The Modern Law of the Sea: Framework for the protection and preservation of the marine environment”, en *Case Western Reserve Journal of International Law*, vol. 23:1 1991, pp. 83-105.

⁹ La Sección 5 de la Parte XII de la CONVEMAR se titula “Reglas Internacionales y Legislación Nacional para Prevenir, Reducir y Controlar la Contaminación del Ambiente Marino”.

¹⁰ McConnell, Moira & Gold, Edward, op. cit. p. 16.

Lyons¹¹ explica que la CONVEMAR enfatiza la importancia de los planes de contingencia en el contexto de las instalaciones marinas utilizadas en la exploración y explotación de recursos naturales, pero no detalla los pasos específicos que los Estados deben seguir.

Lyons¹² afirma que los Estados vecinos deberían:

- informarse entre ellos de las actividades en su jurisdicción que implican un serio riesgo de contaminación transfronteriza;
- ponerse de acuerdo en un plan de contingencia en caso de que haya contaminación;
- cooperar antes de que comience a desarrollarse una actividad que implique daño transfronterizo para establecer una línea de base del ambiente marino (dentro de la jurisdicción de cada Estado) antes de comenzar la actividad. La necesidad de demarcar esta línea de base fue remarcada como un asunto principal, luego de ambos accidentes en las plataformas *Montara* y *Deepwater Horizon*. Las EIAs que se requieren en la legislación nacional no exigen este requisito, pero el modelo adoptado por la Autoridad de los Fondos Marinos (ISA) en áreas fuera de la jurisdicción nacional requiere la elaboración de esta línea de base ambiental previa y que sea compartida con la comunidad científica (Reg. 31, art. 4º).

Los deberes de los Estados en caso de contaminación transfronteriza según la CONVEMAR, son los siguientes:

- notificación de daño inminente o actual (art. 198),
- cooperación en actividades que puedan causar contaminación transfronteriza y desarrollo y promoción de un conjunto planes de contingencia para responder a estos accidentes (art. 199),
- monitoreo de los riesgos o los efectos de la contaminación (art. 204),
- publicación de los informes que presentan los resultados de los estudios de monitoreo (art. 205),

¹¹ LYONS, Youna, *op. cit.* p. 2.

¹² *Idem.*

-medición de los efectos potenciales de las actividades (art. 206).

En suma, las convenciones del Derecho del Mar imponen deberes para proteger al ambiente marino de la contaminación que se origina en las actividades que se desarrollan en el lecho marino y asimismo mandan a que se establezcan medidas preventivas y compensatorias a nivel internacional, regional y nacional. Sin embargo, como no se han dictado reglas internacionales uniformes, en las que pueda basarse la regulación regional y nacional según lo establece el art. 208 (3) de la CONVEMAR, se torna más dificultoso adoptar estas regulaciones a nivel regional y nacional.

En lo que respecta al Derecho Marítimo, se centra principalmente en la seguridad de las operaciones y así se aprecia más que nada en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar SOLAS 1974¹³, a la que se considera la Convención más importante en lo que respecta la seguridad de los buques mercantes. El principal objetivo de SOLAS 1974 es especificar estándares mínimos para la construcción, el equipamiento y la operación de buques, compatible con su seguridad. La primera versión fue adoptada en 1914 en respuesta al desastre del *Titanic*, la segunda en 1929, la tercera en 1948 y la cuarta en 1960. Más adelante, la versión de 1974 incluyó el procedimiento de aceptación tácita que establece que las enmiendas deben comenzar a regir en una fecha determinada, salvo que se reciban las objeciones necesarias. Es una convención dinámica que se va adecuando a los cambios actuales, la última modificación que entró en vigencia en 2017 incorporó un capítulo relativo a la seguridad en la navegación en aguas polares¹⁴. SOLAS 1974 es aplicable potencialmente a las pla-

¹³ Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (“Convenio SOLAS”), adoptado 1 de noviembre de 1974, 1184 UNTS 2 (entró en vigor 25 de mayo de 1980).

¹⁴ Recuperado de <[http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx)>. [Consulta: agosto de 2017].

taformas móviles, únicamente si se las considera buques (regulación 1.b.). En este sentido, la OMI ha aprobado una guía titulada “Guía para la aplicación de la seguridad y disposiciones de protección ambiental a las FPSOs y FSUs (plataformas flotantes)”¹⁵. El art. 5º denominado “Principio de aplicación” requiere que se cumpla con las disposiciones de la Convención Internacional para la Prevención de Contaminación proveniente de Buques (MARPOL 73/78)¹⁶, que se discuten más adelante, las resoluciones de la Asamblea de la OMI y las guías de la Industria, todas las cuales contribuyen a la seguridad y prevención de la contaminación desde diferentes perspectivas.

Descargas desde las plataformas marinas

El objetivo principal de MARPOL 73/78 es la prevención y el control de la contaminación marina generada desde los buques, los residuos, residuos químicos y los residuos de hidrocarburos de las máquinas de los buques que se generan en las plataformas marinas. La Convención define ampliamente a los buques y es por esto que incluye potencialmente a las “plataformas fijas o flotantes” dentro de su definición (art. 2.4).

De hecho, en relación con la contaminación por residuos, el Anexo V de MARPOL 73/78, titulado “Regulaciones para la Prevención de la Contaminación por Basura desde Buques”, se aplica a las plataformas marinas debido a que la Regulación 2 establece que el Anexo es aplicable a todos los buques, salvo que se disponga expresamente lo contrario. Se destaca que incluso el régimen de prevención de la contaminación marina para las plataformas

¹⁵ “Guidance for the application of safety, security and environmental protection provisions to FPSOs AND FSUs” MSC-MEPC.2/Circ.9, 25 mayo de 2010, Recuperado de <<http://cil.nus.edu.sg/wp/wp-content/uploads/2013/03/Guidance-for-the-Application-of-of-Safety-Security-and-Environmental-Protection-Provisions-to-FPSOs-and-FSUs.pdf>> [Consulta: julio de 2017].

¹⁶ Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (“MARPOL 73/78”), adoptado 19 de febrero de 1978, 1340 UNTS 61 (entró en vigor 2 de octubre de 1983).

es considerablemente más riguroso que el régimen para los buques debido a que en el caso de los buques, este Anexo permite en ciertas condiciones, la disposición en el mar de ciertos tipos de basura, como ser materiales de embalaje, residuos alimentarios. Sin embargo, de acuerdo con la Regulación 5, esta permisión no es aplicable a las plataformas marinas.

Asimismo, MARPOL 73/78 establece requisitos especiales para las plataformas fijas o flotantes. En particular, la Regulación 21 del Capítulo 2 requiere que las plataformas fijas o flotantes cumplan con el Anexo I de MARPOL 73/78 que regula el régimen de la prevención de la contaminación por residuos generados en las plataformas marinas. Este Anexo se aplica a los buques a partir de las 400 Toneladas Brutas que no transporten hidrocarburos y dispone que las plataformas deben estar provistas con equipamiento especial como tanques para los residuos de hidrocarburos, deben mantener un registro de las operaciones que involucren las descargas de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos y se les prohíbe descargar hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos en el mar, salvo excepciones seguras y que comprendan volúmenes mínimos.

Sin embargo, MARPOL 73/78 no es aplicable a la contaminación operativa propia de la actividad de las plataformas marinas ni a la prevención de la contaminación atmosférica de las plataformas, en este último caso debido a que el Anexo VI sobre contaminación atmosférica por buques tampoco es aplicable a la exploración y explotación de los recursos minerales del lecho marino. Estas lagunas deberían ser reguladas por un instrumento internacional dedicado a los aspectos ambientales de la exploración y explotación de hidrocarburos en el mar¹⁷.

El Convenio OPRC1990 se aplica a las plataformas fijas y flotantes (art. 2). El Convenio requiere que los operadores de las unidades *offshore* [sic] establezcan planes de emergencia para la contaminación por hidrocarburos coordinados con los sistemas nacionales (art. 3º). El Convenio OPRC 1990 también especifica

¹⁷ RADOVICH, Violeta, *op. cit.* p. 3.

que las Partes deben informar, sin demora, cualquier evento en su unidad *offshore* [sic] que comprenda una descarga o probable descarga de hidrocarburos (art. 4º).

Esta Convención a nivel global establece las obligaciones legales necesarias para asegurar la preparación, plan de contingencia y respuesta adecuada frente a un derrame. Lyons¹⁸ sostiene que debido a que 107 países han ratificado el Convenio OPRC 1990, incluidos la mayoría de los principales países productores de petróleo y gas han ratificado el Convenio OPRC 1990, se podría considerar que constituye las reglas internacionales que según el art. 208 de la CONVEMAR deberían servir de referencia para la normativa nacional.

El Convenio OPRC 1990 expresa la necesidad de promover la cooperación internacional y mejorar la legislación existente a nivel nacional, regional y global teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo. Es por eso que las partes se comprometen a suscribir acuerdos bilaterales o multilaterales sobre preparación y respuesta ante derrames de hidrocarburos (art. 10). Sin embargo, no hay requisitos específicos sobre el alcance o el contenido de dichos acuerdos¹⁹.

El Convenio establece un sistema de cooperación, información, consulta, notificación y asistencia técnica entre Estados y establece específicamente un sistema de cooperación bilateral (art. 10).

Los operadores de las plataformas marinas deben tener planes de emergencia para prevenir la contaminación por hidrocarburos, que sean coordinados con el sistema nacional y que reporten sin dilación, cualquier evento en la plataforma que implique una descarga o posible descarga de hidrocarburos.

El Convenio especifica que se debe establecer unilateralmente o a través de cooperación bilateral o multilateral un nivel mínimo de equipamiento de combate preposicionado para derrames de hidrocarburos, conmensurado con el riesgo comprometido,

¹⁸ LYONS, Youna, *op. cit.*, p. 2.

¹⁹ *Idem.*

programas para su uso, programas de ejercicio y entrenamiento, planes detallados y capacidades de comunicación así como acuerdos de coordinación.

La Convención de Londres sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de Desechos y otras Materias (LC 1972²⁰ y Protocolo 1996) incluye en su ámbito de aplicación tanto a las plataformas fijas como a las móviles (art. 1.a.i y art. 1.a.ii). Sin embargo, la definición de “*dumping*” incluye la descarga deliberada de desechos, no incluye la contaminación operativa propia de las plataformas. En este sentido, se deja sentado expresamente que el vertimiento de desechos por la exploración y explotación de recursos minerales del lecho marino no está comprendido en el ámbito de aplicación de la Convención (art. 1.c.).

Gestión y responsabilidad en caso de derrames de hidrocarburos

Otros instrumentos, que podrían ser potencialmente útiles, no se aplican a las plataformas marinas o son muy restringidos en su ámbito de aplicación como para proveer un régimen universal. Por ejemplo, el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas por Hidrocarburos y su Protocolo de 1992 CLC 69²¹/PROT 92²² establece un régimen de responsabilidad y otorga compensación a las personas que sufren daño por contaminación por hidrocarburos resultante de accidentes marinos que involucran a buques que transportan hidrocarburos. Sin embargo, no se aplica a las

²⁰ Convención de Londres sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de Desechos y otras Materias (“LC 1972”), adoptado 29 de diciembre de 1972, 1046 UNTS 120 (entró en vigor 30 de agosto de 1975).

²¹ Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (“CLC 1969”), adoptado 29 de noviembre de 1969, 973 UNTS 3 (entró en vigor 19 de junio de 1975).

²² Protocolo de 1992 de enmienda al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (“CLC PROT 1992”), adoptado 27 de noviembre de 1992, 1956 UNTS 255, (entró en vigor 30 de mayo de 1996).

plataformas marinas debido a que las plataformas móviles no están incluidas dentro de la definición de “buque”. De hecho, el art. 1.1 especifica que se considerará buque sólo a aquellos que transporten hidrocarburos como carga y en cualquier viaje posterior a ese transporte. Es decir que no existe convención internacional que regule la responsabilidad civil y compensación por los derrames causados por las plataformas marinas.

No obstante, debe aclararse que el CLC 69/PROT 92 establece un sistema de responsabilidad limitada de los propietarios de buques por contaminación.

El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques conocido como Convenio Bunkers 2001²³, que regula el daño por contaminación generado por los hidrocarburos que se utilizan como combustible de los buques, se aplica a las plataformas móviles y fijas (art. 1.1). El Convenio avanza con respecto al CLC 69/PROT 92 en cuanto a la inclusión de la responsabilidad solidaria, ya que incluye una definición más amplia del concepto de “propietario” de buque o plataforma que no se limita sólo al propietario inscripto en el Registro como en el caso del CLC 69/PROT 92, sino que también se extiende al fletador a casco desnudo, el gestor naval y al armador del buque. Asimismo, el Convenio establece la acción directa, que implica que los reclamos por compensaciones por daño por contaminación puedan ser presentados directamente ante el asegurador. El requisito de la acción directa debería ser incluido en toda convención que se proponga para regular los asuntos de compensación²⁴.

En 2010, la República de Indonesia presentó ante el Comité Legal de la OMI una propuesta para incluir en el programa de trabajo un nuevo ítem para tratar la responsabilidad por contaminación por hidrocarburos derivada de la exploración y ex-

²³ Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a la Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques (“Convenio Bunkers”) adoptado 23 de marzo de 2001, [2009] ATS 14 (entró en vigor 21 de noviembre de 2008).

²⁴ RADOVICH, Violeta, *op. cit.*, p. 3.

plotación de hidrocarburos en el mar, luego del accidente en la plataforma *Montara* en la ZEE en el Mar de Timor que produjo contaminación transfronteriza en Australia y la República de Indonesia.

Al no haber tratados que legislen sobre las consecuencias de la contaminación transfronteriza causada por la exploración y la explotación de hidrocarburos en el mar, Indonesia sostiene que el desarrollo de un instrumento internacional es la mejor manera para responder a problemas en el futuro. Al respecto, Indonesia también solicitó al Comité Legal de la OMI que considerara la posibilidad de establecer un régimen de fondo complementario y presentó los principales elementos que podrían ser incluidos en el régimen propuesto:

- Responsabilidad ilimitada y objetiva del propietario/operador de la instalación.
- Obligatoriedad de aseguramiento por parte del propietario/operador de modo que siempre haya recursos disponibles para la compensación. Obligación de contar con un certificado de seguro y garantizar el “acceso directo”, que según se explicó implica que los reclamos por compensación se pueden realizar directamente contra los aseguradores.
- Canalización de la responsabilidad, que impide que los reclamos por compensación sean presentados ante otros individuos que no sean el propietario/operador de las instalaciones.
- Balance de las obligaciones entre los propietarios y los operadores²⁵.

Otros temas ambientales

El Convenio sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques (Convenio AFS 2001)²⁶ prohíbe el empleo de compuestos orgánicos del estaño perjudiciales en las

²⁵ Ver IMO LEG 97/14/1. Anexo 2, 1.

²⁶ Convenio sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques (“Convenio AFS 2001”), adoptado 5 de octubre de 2001, AFS/CONF/26 (entró en vigor 17 de septiembre de 2008).

pinturas antiincrustantes en los buques y establece un mecanismo para evitar el uso futuro de otros productos químicos perjudiciales en los sistemas antiincrustantes. Se ha demostrado que estos compuestos persisten en el agua, de manera que matan organismos marinos, causan daños al ambiente, y posiblemente entran en la cadena alimenticia. Una de las pinturas antiincrustantes más eficaces, creada en 1960, contiene tributilestaño (TBT), un compuesto orgánico del estaño, que causa deformaciones en las ostras y provoca el cambio de sexo en los buccinos²⁷. El Convenio es aplicable tanto a las plataformas fijas como a las móviles (art. 2.9) y constituye un ejemplo de aplicación del principio precautorio, tal como se indica en sus considerandos, donde también se hace referencia al Capítulo 17 de la Agenda 21²⁸.

De este análisis resulta claro que los instrumentos del Derecho Marítimo sólo cubren determinados asuntos ambientales, subsisten lagunas en el régimen. Por ejemplo, MARPOL 73/78 no cubre la contaminación operativa ni la contaminación atmosférica, el Convenio de Salvamento no se aplica a las plataformas marinas cuando están operando y el régimen del CLC 69/ PROT 92 no es aplicable a las plataformas.

B) DERECHO AMBIENTAL

Entre los resultados de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Ambiente y Desarrollo celebrada en Río de Janeiro en 1992 se incluyen a la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo (“Declaración de Río”)²⁹, la Agenda 21, la CNUCCM y la

²⁷ Recuperado de <[http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-\(AFS\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-(AFS).aspx)>. [Consulta: agosto de 2017].

²⁸ Agenda 21 (“Agenda 21”), adoptada 14 de junio de 1992, UN Doc.A/CONF. 151/126 (vol. I).

²⁹ Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo (“Declaración de Río”), adoptada 14 de junio de 1992, UN Doc.A/CONF. 151/126 (vol. I).

Convención sobre la Diversidad Biológica (“CDB”)³⁰. A pesar de que la Declaración de Río y la Agenda 21 se encuentran dentro del grupo de los instrumentos de *soft law*, algunas de sus disposiciones se han vuelto parte de la costumbre internacional o del *hard law* porque han sido directamente incorporadas en el texto de las Convenciones.

La Declaración de Río está basada en la promoción del desarrollo sostenible e introduce las herramientas ambientales preventivas-precautorias en sus principios, como evitar la contaminación transfronteriza (Principio 14), la evaluación de impacto ambiental (Principio 17) y la participación de los ciudadanos (Principio 10), entre otros principios. Asimismo, el Preámbulo resalta la necesidad de trabajar hacia la concreción de acuerdos internacionales que respeten los intereses de la comunidad global y protejan la integridad del ambiente global y los sistemas de desarrollo. Las disposiciones en la Declaración de Río que convocan a la cooperación y negociación de instrumentos internacionales son consistentes con la OMI y la CONVEMAR que del mismo modo convocan a la adopción de instrumentos internacionales, regionales y bilaterales.

Convenio de Evaluación de Impacto Ambiental en un Contexto Transfronterizo (EIA)

El Principio 17 define a la EIA como un proceso nacional que debe ser realizado para actividades que puedan tener un impacto adverso significativo sobre el ambiente. El Principio 19 establece que los Estados deben notificar previamente cualquier información relevante a los Estados potencialmente afectados por actividades que puedan tener un efecto significativo adverso transfronterizo y deben consultar con aquellos Estados en una etapa temprana y de buena fe. Estos mecanismos deberían incluirse con sus correspondientes especificidades en toda convención internacional concer-

³⁰ Convención sobre la Diversidad Biológica (“CDB”), adoptada 5 junio de 1992, 1760 UNTS 79 (entró en vigor 29 de diciembre de 1993).

niente a los aspectos ambientales de la exploración y explotación de hidrocarburos en el mar³¹.

En el ámbito regional europeo en el Convenio Espoo sobre la Evaluación de Impacto Ambiental en un contexto transfronterizo (Convenio Espoo EIA)³², la definición sobre la EIA en el contexto transfronterizo es la siguiente: “(...) un procedimiento nacional destinado a evaluar el probable impacto que una actividad propuesta tendrá en el medio ambiente” (art.1.6).

La Convención enumera en el Apéndice I las actividades que probablemente puedan causar un impacto adverso significativo transfronterizo, “la explotación de hidrocarburos en el mar” está listada en el número 15. Se establece que la Parte de origen debe notificar a la Parte afectada, que debe responder durante el plazo especificado en la notificación, debe acusar recibo e indicar si desea participar en el procedimiento de EIA (art. 3.3). La documentación sobre la EIA que debe ser presentada ante la autoridad competente está detallada en el Apéndice II. Entre la documentación, se incluye la descripción, si procede, de las alternativas razonables de la actividad propuesta -en cuanto al emplazamiento o la tecnología, por ejemplo-, incluida la alternativa de no realizar la actividad (inc.b) y la descripción de las medidas paliativas para reducir al mínimo el impacto ambiental de carácter perjudicial (inc.e). Asimismo, la CDB introduce la EIA en el art. 14.1(a) y requiere que cada Parte Contratante la implemente en los proyectos que puedan causar efectos adversos significativos en la diversidad biológica, con el objetivo de evitar o minimizar dichos efectos y, cuando fuera apropiado, permitir la participación pública (art. 14.1.a).

Con respecto a la obligatoriedad de realizar una EIA, ITLOS (Tribunal Internacional de Derecho del Mar³³ ha afirmado que es

³¹ RADOVICH, Violeta, *op. cit.* p. 3.

³² Convenio sobre la Evaluación de Impacto Ambiental en un Contexto Transfronterizo (“Convenio ESPOO EIA”), adoptado 25 febrero 1991, ECE/MP.EIA/21 (entró en vigor 10 de septiembre de 1997).

³³ ITLOS. “Responsabilidades y obligaciones de los Estados que patrocinan a personas físicas o jurídicas con respecto a actividades en la Zona”, Opinión

una obligación directa según la CONVEMAR³⁴ y una obligación general de conformidad con el derecho internacional consuetudinario.

Conservación de la Diversidad Biológica

Los requisitos mencionados en el apartado anterior son consistentes con el Capítulo 17 de la Agenda 21 que está dedicado a la protección de los océanos y establece que se requieren nuevos enfoques del manejo y desarrollo de las áreas marinas y costeras a nivel nacional, sub-regional, regional y global, enfoques que sean integrados en cuanto al contenido y sean preventivos y precautorios en cuanto al ámbito. De modo similar, la CDB puede contribuir a reforzar las disposiciones ambientales de la CONVEMAR debido a que la CDB está enfocada en los recursos y en la preservación a largo plazo de las especies y el hábitat³⁵. El art. 6 (a) requiere que las partes desarrollen estrategias nacionales, planes o programas para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica. En términos de Barnes (2012), el art. 6 (b) requiere que las partes adopten un enfoque integrado para la conservación de la biodiversidad, en la medida que sea posible y de acuerdo con sus condiciones y capacidades particulares.

La CDB requiere a las Partes que identifiquen procesos y categorías de actividades que tienen o podrían tener impactos significativos adversos en la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica y que monitoreen sus efectos mediante el muestreo y otras técnicas (art. 7.c). Entre estas actividades se en-

Consultiva n° 17, 2011.

³⁴ Art. 206 CONVEMAR: “Los Estados que tengan motivos razonables para creer que las actividades proyectadas bajo su jurisdicción o control pueden causar una contaminación considerable del medio marino u ocasionar cambios importantes y perjudiciales en él evaluarán, en la medida de lo posible, los efectos potenciales de esas actividades para el medio marino e informarán de los resultados de tales evaluaciones en la forma prevista en el artículo 205”.

³⁵ WOLFRUM, Rudger & MATZ, Nele, “The interplay of the United Convention on the Law of the Sea and the Convention on Biological Diversity”, en Max Planck Year Book of United Nations Law, 4, 2000, pp. 445-480.

cuentra la exploración y explotación de hidrocarburos en el mar³⁶. Asimismo se le requiere a los Estados que regulen o gestionen los procesos y actividades que pueden tener un efecto significativo adverso en la diversidad biológica. Entre las medidas se encuentran la creación de AMPs o implementar regulación específica en áreas donde se deben tomar medidas especiales para conservar la diversidad biológica (art. 8.a).

De modo más genérico, la COP-10 de la CBD adoptó una versión revisada y actualizada del Plan Estratégico para la Biodiversidad, incluidos los Objetivos Aichi de Biodiversidad para el período 2011-2020. La mayoría de los objetivos pueden ser aplicables a la biodiversidad marina y costera, y varios objetivos se refieren específicamente a asuntos relativos a la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina y costera. En la 10ma Conferencia de las Partes realizada en la ciudad de Aichi, Japón en 2010, se revisaron los objetivos estratégicos y las metas a alcanzar por los países signatarios para el año 2020.

El objetivo Aichi N° 11 establece que para 2020 al menos el 10% de las áreas marinas y costeras, especialmente las áreas de particular importancia para la biodiversidad y los servicios ecosistémicos, deben ser conservadas mediante sistemas de áreas protegidas efectivas y apropiadamente conectadas y otras medidas de conservación efectivas basadas en el área en cuestión, que cuenten con un manejo equitativo y sean ecológicamente representativas.

En relación con los objetivos del desarrollo sostenible (ODS), por primera vez en la historia se incluyó a la protección del océano como un objetivo de manejo del riesgo. Específicamente, el OSD N° 14 se titula “Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible” y una de las metas consiste en gestionar sosteniblemente y proteger los ecosistemas marinos y costeros para 2020 mediante la protección

³⁶ RADOVICH, Violeta, *op. cit.* p. 3.

del 10% de las áreas costeras y marinas y prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo para 2025³⁷.

III. CONCLUSIONES

Los accidentes en las plataformas *Montara* y *Deepwater Horizon* colocaron en la agenda internacional la necesidad de regular la actividad de la industria de los hidrocarburos en el mar. En particular, la falta de control por parte del Gobierno y la necesidad de reparar el ambiente o indemnizar en su defecto el daño ambiental transfronterizo generado son puntos críticos. Ante todo es necesario un régimen ambiental que actúe *ex ante*, en la etapa preventiva y precautoria, antes de que las plataformas sean instaladas.

En la actualidad, a pesar de que numerosos instrumentos internacionales se refieren al tema de la exploración y la explotación de hidrocarburos en el mar, realizan un enfoque parcial del problema y se comprometen sólo superficialmente con la reparación y la compensación ambiental, ya que no existe una convención aplicable a la responsabilidad por daño ambiental generado por las plataformas marinas. Los instrumentos tampoco regulan la contaminación operativa ni el salvamento. El Convenio SOLAS 1974 sólo es aplicable a las plataformas móviles, no así a las fijas. Se destaca la aplicación de las disposiciones de la OPCR 1990 que regulan los planes de contingencia y respuesta ante un derrame de hidrocarburos a ambos tipos de plataformas. La CONVEMAR contiene disposiciones programáticas, es decir impone el deber de los Estados de proteger y conservar el ambiente marino, tomar medidas para prevenir accidentes, implementar regímenes de respuesta ante emergencias y accidentes, remover las plataformas abandonas y requiere que se aprueben regímenes de responsabilidad. Sin embargo, asume la existencia de regulaciones interna-

³⁷ Consultado en: <<http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/RES/70/1>>. (agosto de 2017).

cionales que manda a tomar como referencia para el dictado de normas regionales y nacionales, pero estas regulaciones internacionales precisamente no han sido dictadas.

El Convenio CLC 69/PROT 92 no es aplicable a las plataformas marinas, el LC 1972 es aplicable, pero en lo relativo sólo al vertimiento de desechos desde las plataformas, excluye explícitamente la contaminación operativa generada por la exploración y explotación de recursos minerales en el lecho marino. El Convenio *Bunkers* es aplicable a ambos tipos de plataformas, aunque establece que la responsabilidad es limitada, avanza con respecto al CLC 69/PROT 92 en cuanto a la inclusión de la responsabilidad solidaria, ya que incluye una definición más amplia del concepto de “propietario” de buque o plataforma que no se limita sólo al propietario inscrito en el Registro como en el caso del CLC 69/PROT 92, sino que también se extiende al fletador a casco desnudo, el gestor naval y al armador del buque. Asimismo, el Convenio *Bunkers* establece la acción directa, que implica que los reclamos por compensaciones por daño por contaminación puedan ser presentados directamente ante el asegurador. El Convenio AFS 2001, se aplica tanto a las plataformas fijas como a las móviles y constituye un ejemplo de aplicación del principio precautorio.

Con respecto a los instrumentos del Derecho Ambiental, se discutió la tendencia actual acerca de que la EIA debe acercarse cada vez más a la EAEs que principalmente incluye en mayor medida la participación pública desde el momento previo a la instalación del proyecto en cuestión. Con respecto a la conservación de la biodiversidad, se concluyó que tanto los Objetivos Aichi de Biodiversidad 2011-2020, como los ODS incluyen en su ámbito de aplicación la protección ambiental de la biodiversidad marina. En lo atinente a la lucha contra el cambio climático, la integración entre disposiciones de la CONVEMAR y la CMNUCC, permite concluir que los Estados tienen la obligación de controlar y reducir las emisiones de CO₂ desde cualquier fuente que pueda contaminar el ambiente marino.

Ante la falta de un acuerdo internacional comprensivo, se sostiene que si se trata de proteger al ambiente global, entonces los enfoques globales deben prevalecer³⁸. Sostengo que se requiere una convención internacional que incluya tanto a las instalaciones fijas como a las móviles que abarque los aspectos ambientales de la etapa “preventiva-precautoria” previa al acaecimiento del daño ambiental y de la etapa “compensatoria”. Este enfoque es el que demanda el art. 197 de la CONVEMAR y sería particularmente útil en regiones como Sud América, donde no hay acuerdos regionales específicos³⁹. Del mismo modo, este instrumento internacional se torna necesario para servir como una guía para futuros acuerdos regionales y nacionales como lo establece el art. 208 (3) CONVEMAR.

El Foro adecuado para discutir el proyecto de esta convención internacional debería ser la OMI junto con el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la UICN⁴⁰. La exploración y explotación de hidrocarburos en el mar es un tema con un gran componente político, por lo tanto, la adopción de un instrumento internacional para regular sus aspectos ambientales no será fácil, pero parece ser la opción más saludable para nuestro planeta azul. McConnell & Gold⁴¹ sostienen que esta actividad menor en relación con la implementación y la adopción de reglas y estándares internacionales aceptables en comparación con las reglas regionales deriva “en parte de un enfoque históricamente *ad hoc* por parte de varias agencias y grupos (...) que han desarrollado programas que se superponen en respuesta a la contaminación marina o han desarrollado respuestas que no son necesariamente compatibles”. Se convoca a que haya mayor intercambio de información y mejor coordinación de los diversos esfuerzos entre los diversos organismos y los Estados.

³⁸ McCONNELL, Moira & GOLD, Edgard, *op. cit.*, p. 16.

³⁹ RADOVICH, Violeta, “Les questions environnementales dans le régime juridique général des structures offshore”, en *Le Journal de la Marine Marchande*, 4785, Francia, 2011, pp. 18-20.

⁴⁰ RADOVICH, Violeta & GRILLO, Paula, *op. cit.*, p. 3.

⁴¹ McCONNELL, Moira & GOLD, Edgard, *op. cit.*, p. 7.

Una solución podría comprender el desarrollo de instrumentos del Derecho Ambiental, como la EIA y la creación de AMPs, ambos basados en el principio precautorio. En este sentido, puede concluirse que los instrumentos del área del Derecho Ambiental son consistentes en su llamada a la aplicación de la EIA y el establecimiento de AMPs para la conservación de la biodiversidad marina⁴². Asimismo, la EIA debe ser de carácter obligatorio como se ha establecido en el Informe que preparó la Comisión que estudió el accidente en la Plataforma *Deepwater Horizon*; es decir, las exclusiones categóricas no pueden ser aplicables en esta actividad. En el mismo sentido, el Convenio Espoo EIA establece que en el caso de la exploración y explotación de hidrocarburos en el mar, la EIA es obligatoria.

IV. FUENTES DE CONSULTA

Bibliografía

- BALKIN, Rosalie, “Is there a place for the regulation of offshore oil platforms within international maritime law? If not, then where?”, in *CMI Yearbook 2014*, pp. 179-185.
- BARNES, Richard, “The Law of the Sea and the Integrated Regulation of the Oceans”, in *The International Journal of Marine and Coastal Law*, núm. 27, 2012, pp. 859-866.
- BORTHWICK, David, *Comisión Montara de Información, Informe de la Comisión Montara de Investigación*, Australia, 2010. Recuperado de <<https://industry.gov.au/resource/UpstreamPetroleum/MontaraInquiryResponse/Documents/Montara-Report.pdf>> [Consulta: julio de 2017].

42 RADOVICH, Violeta, *op. cit.*, p. 3.

Análisis de la regulación internacional de las plataformas marinas

Violeta S. RADOVICH

Comisión Nacional del Derrame de Hidrocarburos de la Plataforma BP *Deepwater Horizon* y Perforación en el mar, *Deep Water. El Desastre de Hidrocarburos en el Golfo y el Futuro de la Perforación en el Mar. Informe al Presidente. Recomendaciones de la Comisión Nacional del Derrame de Hidrocarburos de la Plataforma BP Deepwater Horizon y Perforación en el Mar*, EE.UU, 2011.

Recuperado de <https://cybercemetery.unt.edu/archive/oilspill/20121210200707/http://www.oilspillcommission.gov/sites/default/files/documents/OSC_Deep_Water_Summary_Recommendations_FINAL.pdf> [Consulta: julio de 2017].

LYONS, Youna, “Transboundary pollution from offshore activities: a study of the Montara offshore oil spill”, in JAYAKUMAR, S., KOH, T. & BECKMAN, R. (Eds.), *Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy*, Londres, Edward Elgar publishing 2015, pp.162-189.

MCCONNELL, Moira & GOLD, Edward, “The Modern Law of the Sea: Framework for the protection and preservation of the marine environment”, en *Case Western Reserve Journal of International Law*, vol. 23, núm. 1, 1991, pp. 83-105.

RADOVICH, Violeta, “Les questions environnementales dans le régime juridique général des structures offshore”, en *Le Journal de la Marine Marchande*, 4785, Francia 2011, pp. 18-20.

RADOVICH, Violeta, “Offshore Activity-New Regulations”, en Comité Maritime International (CMI) *Yearbook 2013*, Bélgica, pp. 539-547. Recuperado de: <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI%20YEARBOOK%202013.pdf>>.

RADOVICH, Violeta & GRILLO, Paula, “Petróleo y Gas en el Mar. En busca de la regulación de los tesoros marinos”, en *Memorias - 14° Encuentro Internacional de Derecho Ambiental – Capítulo XIV – El Futuro de la Exploración y Explotación Minera*, IJ-VC-424, IJ Editores 2015, Buenos Aires. Recuperado de: <http://www.ijeditores.com.ar/pop.php?option=articulo&Hash=f56c496ec63a69ba031cd0c75a5d5a59>.

RADOVICH, Violeta, “Governance of oil and gas exploration and exploitation at sea: towards coastal marine biodiversity preservation”, en Couzens, E.; Paterson, A.; Riley, S.; FRIS-TIKAWATI, Y (Eds.), *Protecting Forest and Marine Biodiversity: The Role of Law*, Reino Unido, Edwar Elgar 2017, pp. 227-250.

WOLFRUM, Rudiger & MATZ, Nele, “The interplay of the United Convention on the Law of the Sea and the Convention on Biological Diversity”, en *Max Planck Year Book of United Nations Law*, 4, 2000, pp. 445-480.

Legislación

Convenio Internacional sobre responsabilidad y compensación por daño relativo al transporte por mar de sustancias nocivas y peligrosas (“SNP 1996”) 35 ILM 1415 adoptado 3 de mayo de 1996. No está en vigor.

Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (“OPRC 1990”), adoptado 30 de noviembre de 1990, 1891 UNTS 51 (entró en vigor 13 de mayo de 1995). La República Argentina es Estado parte, ley de aprobación N° 24.292. Boletín Oficial, 12/01/1994.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (“CONVEMAR”), adoptada 10 de diciembre 1982, 1833 UNTS 3 (entró en vigor 16 de noviembre de 1994).

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (“Convenio de Salvamento”), adoptado 28 de abril de 1989, 1953 UNTS 193 (entró en vigor 14 de julio de 1996).

- Protocolo de 1988 para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (“1988 Protocolo SUA”) al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (“SUA”), adoptado 1 de marzo de 1992, 1678 UNTS 304 (entró en vigor 10 de marzo de 1988).
- Código para la Construcción y el Equipamiento de Unidades Offshore Móviles de Perforación (2009 Código MODU) Resolución A. 1023 OMI (26), adoptado 2 de diciembre de 2009. Convención sobre la Plataforma Continental, adoptada 29 de abril de 1958, 499 UNTS 311 (entró en vigor 10 de junio de 1964).
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (“Convenio SOLAS”), adoptado 1 de noviembre de 1974, 1184 UNTS 2 (entró en vigor 25 de mayo de 1980).
- Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (“MARPOL 73/78”), adoptado 19 de febrero de 1978, 1340 UNTS 61 (entró en vigor 2 de octubre de 1983).
- Convención de Londres sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de Desechos y otras Materias (“LC 1972”), adoptado 29 de diciembre de 1972, 1046 UNTS 120 (entró en vigor 30 de agosto de 1975).
- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (“CLC 1969”), adoptado 29 de noviembre de 1969, 973 UNTS 3 (entró en vigor 19 de junio de 1975).
- Protocolo de 1992 de enmienda al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (“CLC PROT 1992”), adoptado 27 de noviembre de 1992, 1956 UNTS 255, (entró en vigor 30 de mayo de 1996).

- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a la Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques (“Convenio Bunkers”) adoptado 23 de marzo de 2001, [2009] ATS 14 (entró en vigor 21 de noviembre de 2008).
- Convenio sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques (“Convenio AFS 2001”), adoptado 5 de octubre de 2001, AFS/CONF/26 (entró en vigor 17 de septiembre de 2008).
- Agenda 21 (“Agenda 21”), adoptada 14 de junio de 1992, UN Doc.A/CONF. 151/126 (vol. I).
- Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo (“Declaración de Río”), adoptada 14 de junio de 1992, UN Doc.A/CONF. 151/126 (vol. I).
- Convención sobre la Diversidad Biológica (“CDB”), adoptada 5 junio de 1992, 1760 UNTS 79 (entró en vigor 29 de diciembre de 1993).
- Convenio sobre la Evaluación de Impacto Ambiental en un Contexto Transfronterizo (“Convenio ESPOO EIA”), adoptado 25 febrero 1991, ECE/MPEIA/21 (entró en vigor 10 de septiembre de 1997).

Fallos y opiniones consultivas

- ITLOS. “Responsabilidades y obligaciones de los Estados que patrocinan a personas físicas o jurídicas con respecto a actividades en la Zona”, Opinión Consultiva n° 17, 2011.