

ALGUNAS REFLEXIONES EN TORNO AL SINIESTRO DEL "TORREY CANYON"

Por el Dr. JOSE LUIS DE AZCARRAGA

Miembro y Secretario General Adjunto del I.H.L.A.D.I.
Profesor Encargado de la Cátedra de Derecho Internacional Público
en la Facultad de Derecho de Madrid.
Coronel Auditor de la Armada Española.

EL siniestro del "Torrey Canyon", que fue noticia sensacional en el momento de su acaecimiento —el pasado 18 de marzo— continúa todavía atrayendo la atención del mundo, no sólo como noticia periodística de actualidad, sino también dando pie a numerosos estudios interpretativos a la luz del vigente derecho marítimo. Mi propósito, desde luego modesto y sin alardes dogmáticos, se ajustará a los reducidos límites de una breve disertación y con la previa advertencia de que sólo ofreceremos *algunas* reflexiones sin que, por lo tanto, podamos realizar un estudio exhaustivo del tema*.

Comencemos por fijar, a modo de esquema orientador, las líneas generales del expresado tema: 1. Escueta referencia del accidente. 2. Naufragio, abandono y destrucción del "Torrey Canyon". 3. Características y nacionalidad del barco; propietario del mismo y de la carga. Tripulación. 4. Breve alusión al problema de los pabellones de complacencia. 5. Seguro marítimo del barco y de la carga. 6. La contaminación de las aguas y

* ADVERTENCIA. — El estudio que subsigue —debido a la pluma del Prof. Dr. AZCÁRRAGA, miembro de nuestro I.H.L.A.D.I.— enfoca un problema actualísimo que desde el momento en que surgió, está mereciendo la atención no sólo de los comentaristas superficiales que "estrujan lo noticiable", sino de muchísimos organismos y particulares del mundo del Derecho internacional. Es, preciso, sin embargo, hacer la inicial advertencia que el tema —*Contaminación de aguas y costas*— va a ser objeto de un desarrollo posterior, con mayor y mejor hondura, por parte del mismo citado especialista en Derecho Marítimo y que será presentado al VII Congreso que nuestro Instituto celebrará en Lima el año próximo, como Ponencia sustitutiva de la titulada "*Derecho Internacional de Pesca*". — EL DIRECTOR DEL ANUARIO.

costas. Medios empleados para disminuir o combatir los daños. 7. Los Convenios de Londres (1954 y 1962) y de Ginebra (1958) en relación con estas materias. 8. Los acuerdos del Consejo de la I. M. C. O. 9. Las resoluciones de la Comisión Liberiana. 10. Conclusiones.

1. ESCUETA REFERENCIA DEL ACCIDENTE.

El supertanque "Torrey Canyon", en ruta hacia Milford Haven (Inglaterra) y procedente de Kuwait, en el Golfo Pérsico, con 118.000 toneladas de petróleo crudo, repartido en 18 compartimentos, embarrancó a las nueve de la mañana del día 18 de marzo de 1967, en el arrecife Flat Ledge, de las Seven Stones, a dos y media millas al Oeste del barco-faro de dichos arrecifes y en las proximidades orientales del pequeño archipiélago de las Scilles o Sorlingas, las fabulosas Casitérides o Islas del Estañó que citan los historiadores y geógrafos de la Antigüedad.

El derrotero seguido por el petrolero en tal zona no estuvo acertado y no lo decimos por el desafortunado acaecimiento que había de causarle su ulterior desaparición, sino que nos basamos, con el apoyo de las cartas batimétricas, en que aun navegando a la luz del día, otras rutas mucho más seguras, y no más apartadas, le hubieran llevado al puerto de su destino con toda felicidad. Al Oeste de las Scillas o Sorlingas e incluso entre el barco-faro de las "Siete Piedras", y el *Land's End*, punta sudoccidental de la costa de Cornwall, podría haber encontrado una ruta conveniente, evitando así los dentellados y peligrosísimos arrecifes o escollos citados que no velan, ni siquiera en bajamar, y que por supuesto están señalados por el mencionado barco-faro tripulado que, al parecer y según se ha comentado, lanzó bengalas de aviso al "Torrey Canyon" advirtiéndole del inminente peligro en que se encontraba. Asimismo, unos pesqueros franceses que se hallaban en las mismas inmediaciones, declararon que el petrolero no había enmendado su rumbo y que se dirigía en línea reca hacia las "Siete Piedras" que iban a ser, haciendo un trágico juego de palabras, sus lápidas funerarias...

2. NAUFRAGIO, ABANDONO Y DESTRUCCIÓN DEL "TORREY CANYON".

El buque embarrancó sobre el mencionado arrecife, quedando a merced del viento y la mar, con la aguas remontándole por varios sitios. Al propio tiempo, y como consecuencia del accidente, se produjeron varias fisuras en los tanques, por las que afluyó el petróleo rápidamente expandiéndose por las aguas

hasta llegar a cubrir una zona de más de 250 kilómetros en un breve plazo.

Asimismo a raíz de tan tremendo siniestro desembarcaron 32 miembros de su tripulación quedando a bordo el Capitán y tres tripulantes, a los que se unirían, poco tiempo después, dos hombres más pertenecientes al Remolcador holandés "Utrecht" que acudió presto al lugar del naufragio para intervenir en las operaciones de salvamento. Este remolcador, de la conocida firma "N. V. Bureau Wijsmuller" de Rotterdam, se dispuso a realizar sus operaciones de salvamento, según contrato del Lloyd's "non cure no pay" firmado por el Capitán del "Torrey Canyon", con autorización de sus Armadores. Pero cuando las esperanzas de reflotarlo se perdieron, el remolcador "Titán", que estaba ayudando en las operaciones del pretendido salvamento, el día 21 de marzo, esto es tres días después del encallamiento, lanzó un mensaje por su radio, solicitando el envío urgente de un médico, pues se había producido una explosión en la sala de máquinas del "Torrey Canyon", en la que había resultado herido un hombre. (Posteriormente se confirmó que había sido el Capitán del Remolcador "Utrecht", que falleció más tarde, siendo así la única víctima humana del siniestro).

Como el estado de la mar no permitía el reflotamiento, ni mucho menos el remolque, y las escarpaduras de los escollos seguían haciendo su daño, en la noche del 26 al 27 de marzo, el petrolero se partió primeramente en dos, y luego en tres trozos, produciéndose el abandono por parte de su Capitán y tripulantes que le acompañaban, y transformándose, así, el antiguo super-tanque en un derelicto y en un peligroso pecio que podría causar serios daños a la navegación, por lo que el Gobierno británico asumió la responsabilidad de destruirlo, por medio de bombas de keroseno y napalm que arrojaron los aviones de la Armada inglesa que, en sucesivas "pasadas", consiguieron incendiarlo así como una masa de petróleo circundante, que pocas horas después se apagaba, dejando en libertad la llamada "marea negra", que empujada por los vientos y la mar no sólo contaminaba las costas próximas de Cornuailles, sino que avanzando por el Canal de la Mancha amenazaba el litoral francés y acaso otras costas de Europa.

3. CARACTERÍSTICAS Y NACIONALIDAD DEL BARCO; PROPIETARIO DEL MISMO Y DE SU CARGA. TRIPULACIÓN.

El "Torrey Canyon" fue construido en el año 1959, por la "Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company" de Virginia (Estados Unidos), con 67.000 toneladas de peso muerto. Seis años después, exactamente en el verano de 1965, el "Torrey Canyon" fue reformado en Kuré (Japón), en los Astilleros Sa-

sebo Heavy Industries Co. Ltd", aumentando a 118.000 toneladas de peso muerto, definiéndose la obra realizada como sumamente perfecta y que, pese a su ampliación, su velocidad no había merinado de forma ostensible. La construcción de la sección que se insertó duró seis meses escasos y el sistema empleado para unir el buque fue el llamado "método agua de lastre", notablemente distinto al convencional y redujo de forma muy considerable el tiempo y los gastos de dicha transformación. Al llegar a este punto, no podemos menos de pensar que acaso esa reforma pudiera contribuir ulteriormente a la rotura del "Torrey Canyon", en dos y tres trozos, como consecuencia de su encallamiento en las "Seven Stones"... No obstante poseía la cota A 1 certificada por el *Lloyd Register of Shipping* de Londres.

La nacionalidad de este gigante de los mares, vino determinada por el pabellón que arbolaba legítimamente, que, como es bien sabido, era el de Liberia, país que posee una muy importante flota mercante, de "virtud fácil" y bandera de conveniencia o complacencia, aspecto del que luego trataremos.

Los armadores propietarios del "Torrey Canyon" eran la Compañía "Barrucada Tanker Corporation", de las Bermudas, ligada a la "Unión Oil Company" de California. La carga de 118.000 toneladas de petróleo crudo que había embarcado en Kuweit era propiedad de la "British Petroleum" inglesa, asimismo vinculada al Almirantazgo británico en un 48%. Su destino, como antes señalábamos, era la Refinería de Milford Haven, y en su largo viaje desde el Golfo Pérsico, bordeando Africa, por no poder utilizar el Canal de Suez, el "Torrey Canyon", coloso de los mares, iba tripulado por unos experimentados marinos italianos, 36 en total, al mando del Capitán Pastrengo Rugiati, de 52 años y muchas horas de navegación...

4. BREVE ALUSIÓN AL PROBLEMA DE LOS PABELLONES DE COMPLACENCIA.

Parecería innecesario insistir en el hecho de que desde hace unas cuantas décadas algunas grandes empresas navieras tratan de escapar de la órbita de acción de las reglas jurídicas estatales, máxime si éstas no les conceden prioridades comerciales y otras ventajas.

La jurisprudencia surgida, sobre todo después de la Segunda conflagración mundial, nos pone de manifiesto la existencia de sociedades ficticias cuya nacionalidad no es más que aparente y, en definitiva, el control de su explotación está en manos extranjeras. Este espíritu de libertad aparece con mayor fuerza en el otorgamiento de los llamados "pabellones de complacencia" o "de conveniencia", también denominados de "fá-

cil virtud", "Bandera sombría" o de barcos pertenecientes a una fantástica "flota Panlibhongo", neologismo creado por la unión de las primeras sílabas del nombre de cada uno de aquellos países cuyo registro de matrícula viene sirviendo a determinados intereses de los armadores, y que, como se sabe, son Panamá, Liberia, Honduras y Costa Rica, si bien esta última parece ser que puede quedar sustituida por Somalia, y, en cierta medida, también el Líbano puede quedar incluido.

Dichos países, de "virtud fácil" o de legislación marítima no excesivamente rigurosa, combinan, en las mejores condiciones, la exoneración de impuestos sobre los beneficios, con sencillísimas normas reglamentarias referentes a las condiciones laborales a bordo, composición y salarios de tripulaciones, policía y seguridad de la navegación, así como una incobservancia de instrumentos Convencionales internacionales. En tales condiciones, la concesión de un fácil pabellón, sin vínculos esenciales que ligen al barco con el Estado que le otorga dicha bandera, ha producido un importante aumento en el tonelaje de dicha "flota" con pabellón de complacencia, y como ha recogido el Dr. Jean-Marc Roux, en su reciente estudio sobre la materia¹, la evolución de las flotas de Panamá y Liberia entre 1900 y 1958, esto es, medio siglo de expresiva estadística, arroja los siguientes resultados:

Liberia: Nada hasta 1948; y desde esta fecha hasta diez años después, de dos buques con un total de 772 toneladas, se ha llegado a casi mil buques con más de diez millones de toneladas.

Panamá: Nada hasta 1924; 15 buques con 85.593 toneladas en tal año y 602, con cuatro millones largos de toneladas en 1958, quedando alineados Costa Rica y Honduras, en este último año, con medio millón de toneladas cada una.

De las cifras ofrecidas por el citado autor francés, puede desprenderse que así como en los años anteriores a la Segunda Guerra Mundial el tonelaje de los expresados países era prácticamente nulo, sobre todo por lo que respecta a Costa Rica y Honduras, actualmente el tonelaje matriculado bajo pabellones de complacencia representa un porcentaje muy considerable en relación con el tonelaje mundial en una proporción que puede ser superior al 10% para el conjunto de las flotas y a un 20% para los barcos-tanques o petroleros, pudiéndose fijar a Panamá en un puesto entre el 7.º y el 9.º escalón mundial y a Liberia entre el 3.º y el 5.º puesto; y si sólo nos referimos a los barcos-cisterna, entonces tendríamos que colocar a Liberia en el tercer lugar y a Panamá en el quinto; asimismo si nos referimos a los barcos en construcción, ambos Estados con el Reino Unido y el Japón, ocuparían los primeros puestos.

No pretendemos, naturalmente, extendernos más sobre es-

¹ «Les pavillons de complaisance», París, 1961. Págs. 10 a 12.

te punto, pero bueno será recordar que los Estados Unidos, oficialmente y aún más por decisión de sus armadores privados, contribuyeron muy notablemente al nacimiento y posterior desarrollo del tonelaje "Panlibhonco", y que conocidísimos navieros griegos, como Onassis y Niarchos, "la más grande potencia personal del mundo marítimo", son los mayores clientes de los pabellones de complacencia.

Sería asimismo justo que señalásemos que no siempre animó a los armadores un espíritu de ahorrar gastos o "incomodidades" administrativas; junto a las ventajas aludidas, ciertas consideraciones de índole política no les hacía aconsejable matricular en sus propios países a sus barcos y por eso acudían a los fáciles registros de Panamá o Liberia...

El "Torrey Canyon" como dijimos arbolaba pabellón de complacencia de Liberia y entre sus tripulantes no había un solo liberiano, quedando las condiciones laborales a bordo a la discreción de su armador o Capitán...

El Derecho internacional marítimo, acaso el más internacional de todas las ramas jurídicas, por el medio físico que utilizan sus "cosas" y sus "personas", ha procurado, desde sus remotos orígenes, establecer normas uniformes para su general aceptación; así lo han hecho las naciones de tradición marítima, pero, desgraciadamente, así no lo vienen haciendo otros países, especialmente en ese punto concreto del otorgamiento de su pabellón, tan esencial y simbólico, porque indica claramente una nacionalidad y una adscripción estrecha al Estado que va a quedar vinculado para siempre, si no hay una ulterior transferencia legítima. No existe, sin embargo, una declaración expresa que pusiese trabas a los "pabellones de complacencia" y aunque el Convenio de Ginebra de 1958 tienda a reforzar las condiciones impuestas a los barcos para que éstos tengan una sola nacionalidad, se ha limitado a citar que exista un *vínculo esencial o real* entre el Estado y el barco, y esta ligadura, como se puede ver, es fácil de obtener o demostrar.

Señalemos, por último, en este apartado que la Sección II del título V del Código Marítimo de Liberia de 1954 y vigente desde entonces estipula que todo barco cualquiera que sea su lugar de construcción, perteneciente a un ciudadano o súbdito de Liberia o de cualquier otro país, puede inscribirse en el Registro Liberiano sin otra obligación que el abono de una tasa de *un dólar veinte centavos* por tonelada con otra tasa anual de diez centavos de dólar por tonelada, quedando exentos de aumento alguno durante 20 años a partir de la fecha inicial de su matriculación y el mencionado Dr. Roux cita que en 1960, sobre un presupuesto de 32 millones de dólares, las tasas percibidas por el otorgamiento del pabellón liberiano se elevaron a más de un millón de dólares.

Asimismo, indiquemos, que Liberia —al igual que los otros

países de "virtud fácil" en la concesión de su pabellones— no ha ratificado convenio alguno de los elaborados y aprobados por la O. I. T.; en materia marítima y, que, con Panamá, ha ratificado el Convenio de seguridad de la vida humana en la mar, pero no el aprobado en Londres en 1954 sobre contaminación de las aguas marinas por los hidrocarburos. Al propio tiempo, digamos finalmente, que si los armadores de los Estados Unidos disponen de buques bajo pabellón de complacencia, es porque sus gastos de explotación son más reducidos que si navegasen bajo la bandera de barras y estrellas y, en particular, los salarios de su tripulación y cargas sociales son sensiblemente inferiores. Además los barcos de pabellón norteamericano están obligados a llevar una tripulación nacional, al menos en un 75 % para los subalternos y un 100 % para los Oficiales.

5. SEGURO MARÍTIMO DEL BARCO Y DE SU CARGA

El "Torrey Canyon", según se declaró en las informaciones que siguieron a su pérdida, estaba asegurado con su carga por dieciséis y medio millones de dólares USA, más o menos seis millones de libras esterlinas, de cuya cantidad respondería en un 40 % el mercado de seguros londinenses, especialmente el "Lloyd's", y el resto sería cubierto por Compañías aseguradoras norteamericanas, y en cuyo montante quedaba incluido el coste del flete —perteneciente a la "British Petroleum"— del orden de las 600.000 libras, asegurado por dicha Compañía petrolífera sobre el citado mercado estadounidense.

De todas formas, como luego veremos, la suma total del seguro no podría cubrir, junto a la pérdida del buque y su carga, los enormes daños causados a las costas británicas y francesas por la contaminación derivada del naufragio y ulterior rotura de las cisternas del petrolero embarrancado en las Seven Stones.

Respecto al barco, sus aseguradores quedan obligados a abonar la correspondiente indemnización, mientras no fuese demostrada una falta personal del armador en el estado del barco y partimos del supuesto de que nos encontramos en presencia de una póliza tipo de "assurance sur corps". Respecto a la carga, sus propios aseguradores también quedan obligados sin reservas o restricciones, y sólo queda por resolver a quién correspondería la indemnización por daños sufridos por terceros que, en principio, creemos no estuvieron previamente asegurados, ni los daños ni la responsabilidad. Si lo estuvieron, la garantía suele ser asumida generalmente por "clubs de protección" y no por compañías aseguradoras de primas fijas.

La famosa publicación londinense "Lloyd's List", anunció el 17 de abril —esto es, un mes después del siniestro— que los

aseguradores del "Torrey Canyon" habían abonado ya la suma de los citados dieciséis y medio millones de dólares por la que el barco estaba asegurado. Asimismo un portavoz del "Lloyd's" declaró que el "Torrey Canyon" era un barco en perfecto estado y que no había sido asegurado en cantidad superior a su valor, como lo habían indicado ciertas informaciones aparecidas en la prensa francesa, especializada, como el no menos famoso "Journal de la Marine Marchande et de la Navigation Aérienne", el cual su número 2.469, pág. 798, indicaba que el coste de un petrolero nuevo de la clase de 120.000 toneladas, construido en Japón a 80 dólares la tonelada, produciría un total sensiblemente inferior a diez millones, si bien añadiría la hipótesis probable de que el "Torrey Canyon" hubiera sido asegurado, no en función de su valor en mercado, sino atendiendo a su coste real, teniendo en cuenta su precio de compra, su transformación y las amortizaciones efectuadas, por lo que los dieciséis y medio millones no era una cifra exagerada.

En nuestras conclusiones volveremos sobre este punto tan importante del seguro, la responsabilidad y las indemnizaciones.

6. LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS Y LAS COSTAS. MEDIOS EMPLEADOS PARA DISMINUIR O COMBATIR LOS DAÑOS.

El accidente sufrido por el "Torrey Canyon" no sólo produjo su naufragio, y sus destrucciones posteriores, incluidas las producidas por los aviones "bucaneros" de la "Royal Navy", sino que enormes masas de petróleo que contenían sus cisternas iban a desparramarse por las aguas y, luego, empujadas por las olas y el viento llegarían a las costas próximas de Cornuailles y a las más alejadas de Francia. Ciertamente, se ha recordado que durante la última guerra, muchas toneladas de hidrocarburos han hecho sentir durante muchos años sus nocivos efectos y que, también, hubo otros naufragios de petroleros que, asimismo, produjeron una gran contaminación, pero nada de tan grandes proporciones como la "marea negra" derivada del famoso buque-tanque liberiano...

La solución ideal para haber evitado la contaminación hubiera sido, adoptándola desde el primer momento, ya que no era posible reflotar el barco, el transbordar la carga a otro petrolero, mediante la correspondiente instalación de un sistema de bombeo. Y para el petróleo que al naufragar el barco se había vertido en las aguas, asimismo hubiera sido conveniente contenerlo o encerrarlo en una especie de empalizada y evitar, así, su expansión. Pero al fracasar tales intentos —y el estado de la mar y la peligrosidad del paraje, contribuyeron a tal fracaso—, obligó al Gobierno británico al bombardeo del pecio,

lo que fue perfectamente justificado en el "Libro Blanco" que se publicó al efecto.

La posibilidad de destruir el petróleo incendiándolo, la "cigüega explosiva" como la denominó el citado "Libro Blanco", fue pospuesta por tres razones: la primera, que el remolque del barco y el traspardo de su petróleo hubieran sido evidentemente preferibles si pudieran realizarse; la segunda razón, indicaba que la experiencia en parecidos casos era negativa y se recordó cómo en un buque-tanque incendiado en el Golfo Pérsico, el petróleo estuvo ardiendo más de dos meses y apenas se consumió la mitad, ocasionando un riesgo muy serio, quedando el barco casi entero y sin suprimirse el peligro de la contaminación; la tercera cuestión indicaba que habría que abrir el puente y exponer el petróleo al aire, porque, como es sabido, no arde sino es en presencia de cantidades suficientes de oxígeno.

Sin embargo, como se sabe, la mayor parte de las toneladas del petróleo que embarcaba el "Torrey Canyon", se apartó rápidamente del lugar del siniestro, quedando sus manchas a merced de las olas y los vientos y haciendo muy difícil su control o encercamiento.

No sólo producía un ensuciamiento, una impurificación de la aguas, sino que dañaba la fauna y la flora submarinas, aparte del natural afeamiento de las playas del litoral.

Contra la "marea negra" iban a aprestarse enseguida múltiples combatientes... Detergentes variados, pólvoras volcánicas, de piedra pómez, sepienitas, aserrín, jabones flotantes... sustancias de polipropileno que a su vez fuesen hidrófobas, aglomerantes absorbentes, etc. Helicópteros y barcos de todos tipos, vigilando los movimientos de las "manchas"; marineros, soldados, incluso mujeres y niños, en las costas en una impresionante movilización, y los gastos ocasionados por la batalla contra la "marea negra" en proporción ascendente... ¿Quién pagaría tales gastos? "Por el momento —el Gobierno"— como diría, no sin un deje de ironía el "Premier" británico. Asimismo, se ha especulado con la posibilidad de que aprovechándose maliciosamente del accidente del "Torrey Canyon", algunos petroleros habían vaciado sus cisternas en aquellos parajes de la "marea negra"...

Pero junto a los múltiples medios de lucha contra el petróleo, sin excluir el bacteriológico, es preciso concluir afirmando que aun siendo una perogrullada, el tiempo todo lo resuelve, y las manchas se están convirtiendo en una "zooplancton" orgánico no extremadamente nocivo y sí beneficioso a la larga... Y aunque no seamos pesimistas, convendría que consideremos estos importantes problemas derivados de la contaminación y se implanten medidas para controlarla.

7. LOS CONVENIOS DE LONDRES (1954 Y 1962) Y DE GINEBRA (1958) EN RELACIÓN CON ESTAS MATERIAS.

El incesante desenvolvimiento del transporte de productos petrolíferos ha planteado esa grave cuestión de la impurificación o ensuciamiento de las aguas marinas, lo que los franceses e ingleses denominan la "pollution" o contaminación.

Lógicamente su evitación en las aguas interiores en el mar territorial, e, incluso, en la zona contigua cuyo establecimiento viene siendo respetado modernamente por el vigente Derecho internacional, no ofrecería dificultades, bastando que su prevención o su ulterior sanción a los infractores fuese determinada por medidas unilaterales de cada Estado para su ámbito jurisdiccional propio, y así un elevado número de países han adoptado, en su respectiva legislación interna, esas medidas especiales de protección; pero, en general, dicha reglamentación no se aplica más que a los barcos que fondeen o atraquen en los puertos o que naveguen por sus aguas interiores o territoriales. Mas es evidente que tales disposiciones pierdan, en parte, su eficacia mientras la evacuación del petróleo en alta mar no haya sido reglamentada, puesto que bajo el efecto de las corrientes y los vientos, los hidrocarburos pueden derivar hacia las costas, donde causarán, sin duda alguna, serios estragos.

La contaminación de las aguas marinas por los hidrocarburos es, pues, un problema de carácter internacional que no podía ser resuelto más que por el medio más eficaz y seguro de una reglamentación internacional.

Por eso, los políticos, con el obligado auxilio de los expertos y los juristas, ya desde 1926 vienen ocupándose del problema, reuniéndose en dicho año en Washington para elaborar un proyecto de Convenio internacional que, desgraciadamente, no pudo ser adoptado a falta del necesario acuerdo entre los participantes de dicha reunión.

En 1933, el Gobierno británico propuso a la Organización de Comunicaciones y Transportes de la Sociedad de Naciones, que se estudiase de nuevo tal cuestión y que se redactase un anteproyecto de Convención internacional. La Asamblea de la S. de N., atenta a todos los problemas que pudieran reforzar los lazos de la solidaridad entre todos los miembros de la comunidad internacional, no sólo acogió favorablemente tal propuesta, sino que designó, de inmediato, el correspondiente Comité de Expertos que comenzó a reunirse en octubre de 1934, y el inestimable fruto de sus trabajos sirvió para que el Consejo de la Sociedad de Naciones convocase para dos años después —exactamente, en octubre de 1936— una Conferencia internacional que nunca pudo reunirse, ya que, como se recordará, los acontecimientos políticos que turbaban al mundo, y en especial

a Europa, a partir de tal fecha, no facilitaron la ocasión propicia para tratar del problema y estudiar, sobre la base del proyecto preparado, cómo debería evitarse la contaminación marina.

Tras la tremenda conflagración bélica, vino la paz, mejor dicho, una sedicente paz, pero justo es reconocer que, con ella, volvieron a resucitarse viejos deseos de resolver cuantas aspe rezas amenazasen con paralizar los engranajes del mundo, y así la cuestión del ensuciamiento de las aguas apareció, de nuevo, y con mayor pujanza, ya que no sólo el transporte del petróleo continuaba, sino que la propulsión por medio de sus derivados redujo al mínimo la navegación clásica quemando carbón.

Por fin, entre los días 6 de abril y 12 de mayo de 1954, los representantes de 31 Estados —entre ellos España— y los observadores de 10 países; de la F. A. O., y de la O. N. U., se reunieron en Londres, teniendo como base de discusión el proyecto redactado en la Conferencia de Washington de 1926 y adoptando un Convenio internacional que entró en vigor el 26 de julio de 1956, así como ocho Resoluciones que figuran como Anexos del Acta Final de la Conferencia y que se refieren, naturalmente, al expresado problema de la contaminación de las aguas marinas por los hidrocarburos persistentes, cuya palabra significa petróleo crudo, fuel-oil, aceite Diesel pesado o aceite lubricante, o cualquier otra mezcla líquida que contenga hidrocarburos que pudiesen contaminar las aguas del mar.

No es mi propósito insistir aquí sobre el contenido del citado Convenio internacional, y bástenos con señalar que en su artículo 3.º —salvo las excepciones recogidas en los artículos 4.º y 5.º, que autorizan la descarga de hidrocarburos para conseguir la seguridad del buque, evitar daños al barco, a la carga, o salvar vidas en la mar, el supuesto de averías inevitables y la descarga de las sentinas— se prohíbe taxativamente la descarga de hidrocarburos a todos los buques-tanques de los países los Anexos del mismo y que oscilan entre 20, 30, 50 y 100 millas, según las áreas marítimas y siempre contadas a partir de las costas.

El problema de la contaminación quedaba así resuelto en cierta medida, pues es evidente que los petroleros descargan regularmente grandes cantidades de petróleos persistentes procedentes de la limpieza de sus tanques y de su agua petroleada, de lastre, y los buques de carga seca que, generalmente, utilizan sus tanques de combustible para agua de lastre, también descargan el agua petrolada en la mar, y, como es natural, pueden dar origen a la mencionada contaminación.

Por eso, se hizo necesario que los petroleros adoptasen procedimientos por los cuales retuviesen sus residuos de petróleos a bordo hasta poderlos descargar en depósitos adecuados, en los puertos de carga o reparación. Y la contaminación de la

mar resultante de la descarga del agua de lastre de los buques de carga seca puede también reducirse o evitarse mediante la conocida instalación de separadores idóneos, u otros medios de recepción de dichos residuos de los puertos.

La "International Law Commission", esto es, la Comisión de Derecho Internacional, organismo eminentemente científico que depende de la Asamblea General de las Naciones Unidas y que, como es sabido, desde su primera reunión viene recogiendo —la "lege ferenda" y "lege lata"— los principios, las doctrinas y hasta los usos y costumbres de Derecho internacional a fin de ofrecer su más adecuada codificación y desenvolvimiento, se ocupó también de este repetido problema de la contaminación de las aguas, subrayando la insuficiencia de las reglamentaciones nacionales y la necesidad de unas medidas apropiadas a la creciente importancia de los peligros que lógicamente seguan presentándose. Y así, en la Conferencia que bajo los auspicios de las Naciones Unidas se celebró en Ginebra en 1958 (y a la que tuve el honor de asistir como miembro de la Delegación española), sobre el "Derecho del Mar", se recogió en el artículo 24 del "Convenio sobre el Alta Mar", que "todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías submarinas o producidas por la explotación y exploración del suelo y subsuelo submarinos, teniendo en cuenta las disposiciones convencionales existentes sobre la materia", es decir, que de hecho se hace una clara remisión al Convenio de 1954, y una expresiva mención de los problemas de ensuciamiento que pueden derivarse de los trabajos de prospección o de uso en la llamada "plataforma submarina", singular aspecto al que en otro tiempo y lugar le dedicamos mayor atención y siempre a través del prisma jurídico-internacional, debiéndonos permitir, por tanto, que ahora nos remitamos a nuestro dicho estudio sobre tales conexos problemas.

Hagamos, asimismo, notar, que el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el alta mar, que ya ha entrado en vigor, se refirió además a la contaminación que pueden ocasionar los desechos o desperdicios radiactivos y a su espacio aéreo superpuesto, y en la mente de todos están las víctimas del pesquero japonés "Fukuryo Maru" por la lluvia de cenizas ocasionada por las experiencias nucleares en el Pacífico en 1954, y que el anteriormente citado Convenio de Londres de 1952 ha sido revisado en 1962, entrando definitivamente en vigor el pasado día 18 de mayo de este año de 1967.

8. LOS ACUERDOS DEL CONSEJO DE LA I. M. C. O.

A instancias del Gobierno británico, seriamente afectado por el naufragio del "Torrey Canyon" y sus ulteriores consecuencias el Consejo de la Organización Consultiva Intergubernamental de la navegación marítima —I. M. C. O., en las siglas inglesas— ha celebrado dos sesiones de estudio en su sede de Londres, los días 4 y 5 de mayo último. Esta reunión especial del Consejo con la asistencia de sus países miembros, Alemania Occidental, Australia, Bélgica, Canadá, Estados Unidos, Francia, Grecia, India, Italia, Japón, República Malgache, Noruega, Países Bajos, Suecia, Unión Soviética y el Reino Unido, y bajo la presidencia del Ministro de Comunicaciones Belga M. Bertrand, decidió crear varias Comisiones de estudio, encargadas de examinar, entre otras, las cuestiones siguientes:

1) El establecimiento, para todos los barcos que transporten petróleo y otras cargas nocivas y peligrosas, de rutas o vías marítimas delimitadas, sea por los Gobiernos interesados o por decisión internacional. Debiendo ser, asimismo, examinado el problema de la prohibición eventual de la travesía de grandes barcos de dicho tipo en ciertas zonas.

2) La elaboración de un conjunto de medidas de seguridad que vendrían a incorporarse a las que exige el Convenio Internacional de seguridad en la mar de 1960. Estas medidas deberán referirse singularmente a la orientación de los barcos a partir de las estaciones de radio instaladas en tierra, así como a la limitación de velocidad en las rutas marítimas más frecuentadas, el control de los instrumentos de navegación, la mejora de la formación profesional de las tripulaciones y la utilización de los pilotos automáticos.

3) El examen urgente de aquellos medios que permitan una estrecha cooperación entre los Estados a fin de evitar, en el más breve plazo la contaminación por el petróleo y otras materias nocivas, con la puesta a punto, inclusive, de patrullas encargadas de medir la amplitud de la "marea negra", tanto en las aguas como en las costas.

4) El estudio de la responsabilidad civil en caso de catástrofe, definiéndose las condiciones por las cuales un Estado, cuyas costas son amenazadas por la contaminación, puede proteger su litoral y sus puertos, incluso, si tales medidas son aplicables fuera de sus aguas jurisdiccionales pero afectan el interés de sus armadores, sus Compañías de salvamento y de seguros.

El examen de la mayor parte de estas cuestiones será confiado a la Comisión de Seguridad Marítima de la propia I. M. C. O., la que será asistida por un cierto número de grupos de trabajo. Asimismo el Consejo de la I. M. C. O., pidió a la

Comisión Jurídica "ad hoc" que estudie todos los problemas relativos a la responsabilidad civil de propietarios o armadores de buques o propietarios de la carga, en el caso de daños causados a terceros, especialmente en el supuesto del escape de hidrocarburos u otras materias peligrosas.

A mayor abundamiento, el Consejo solicitó la institución de un seguro de responsabilidad destinado a cubrir, en caso de necesidad, el montante de los daños causados a Gobiernos y particulares por la contaminación de los mares y, asimismo, se ha pedido que se definan las condiciones de utilización de los barcos de salvamento extranjeros en las aguas territoriales de un Estado.

Es evidente que las propuestas británicas han servido de base a los debates del citado Consejo de la I.M.C.O., pero también se tuvieron en cuenta las manifestaciones francesas respecto a la contaminación "no accidental" generalmente calificada de ensuciamiento voluntario, mediante la creación de "estaciones de vaciado" para los residuos de carburantes de los petróleos que actualmente se vierten en la mar y que contribuyen a esa "pollution volontaire" de los océanos y las playas, en una proporción mucho más grande que las contaminaciones accidentales.

Asimismo, el jefe de la Delegación francesa en el Consejo, el Sr. Morin, Secretario General de la Marina Mercante, propuso la adopción de un procedimiento de control internacional que reemplazase al que se ejerce por los Estados ribereños en sus propias aguas territoriales y la extensión de los cargadores de las responsabilidades que actualmente, en caso de accidente, incumben a los porteadores o transportistas en tal situación a la "British Petroleum" que había fletado el barco-cisterna liberiano.

Es posible que la I.M.C.O., en su próxima Asamblea de octubre del presente año, apruebe las medidas que las comisiones de estudio faciliten y que los Gobiernos —incluso los de Panamá y Liberia— rectifiquen y adapten a sus respectivas legislaciones, en un breve plazo de tiempo, pero sería mucho mejor que los grandes grupos económicos que se dedican al transporte de hidrocarburos —Shell, B. P., ESSO, etc.—, impongan a sus fletados las soluciones técnicas, jurídicas y de seguros, que sean necesarias, como lo son ya por el método "load on top".

Estos son los acuerdos, mejor dicho los puntos de un programa de estudios, adoptados por el Consejo de la I.M.C.O. Advertimos no obstante que no se hizo mención particular alguna, sobre la limitación del tonelaje de los petroleros, es decir, que no se hizo un ataque a fondo al problema del gigantismo en los buques-tanques, ni a su compartimentación. Por otra parte, el control de la navegación de los petroleros, fijando rutas,

señalando itinerarios de acceso obligatorio o prohibiendo, incluso, vías por zonas peligrosas, podría, desgraciadamente, ser nueva fuente de errores humanos y de accidentes. Y si se trató de la mejora de la formación profesional de los tripulantes, no se hizo mención específica a los "pabellones de complacencia"...

9. LAS RESOLUCIONES DE LA COMISIÓN LIBERIANA.

"El siniestro del "Torrey Canyon" fue debido a un error humano y su entera responsabilidad debe ser imputada a su Capitán Pastrengo Rugiati...". Estas son las palabras finales del informe que una comisión de investigación redactó por encargo del Gobierno de Liberia. Dicha Comisión presidida por el Sr. Malcolhson, ingeniero naval y antiguo vicepresidente de la "Texaco", estuvo compuesta por el Sr. Kenneth H. Volk, abogado neoyorquino, y el Sr. Roy I Melita, experto en navegación liberiano. El Gobierno británico estuvo representado en dicha Comisión por el Comandante E. W. Lewis, del Departamento de Asuntos Marítimos en el Ministerio de Comercio, y el informe final fue establecido sobre los testimonios del Capitán Rugiati, de dos Oficiales y del timonel del "Torrey Canyon".

Al afirmarse tan rotundamente que no hubo fallo mecánico ni defectos técnicos, se llega a esa tremenda conclusión de la grave negligencia del Capitán, que, además de pasar al Este de las Islas Sorlingas, en vez de hacerlo por el O. como estaba previsto, utilizó una ruta peligrosa en dirección a las Seven Stones y no, en otro caso, entre el barco-faro de dichos arrecifes y el *Land's End* de la costa de Cornuailles.

Asimismo, se le critica al Capitán italiano, en el informe, que empleó el piloto automático en tan peligrosos parajes, en vez de gobernarlo manualmente y con la presencia que aconsejaba dicho empleo de otros barcos y artes de pesca. Además, no redujo la velocidad en momento alguno antes del encallamiento y especialmente a partir de las 8,40 horas en que pudo apercibirse que estaba más cerca de los arrecifes de lo que él esperaba. El "Torrey Canyon" chocó con el escollo a las 8'50 horas a una velocidad aproximada de 15,75 nudos... Y, por último, la Comisión investigadora liberiana, critica al Capitán Rugiati que no hubiera procedido a bordo de su buque a ejercicios regulares o de rutina en lo que concierne al funcionamiento del sistema de pilotaje automático Sperry Ggroscope y más particularmente en lo referente a la manióbra del volante selector que controlaba el funcionamiento del timón.

La versión del Capitán del "Torrey Canyon" es explicablemente diferente. Hospitalizado en Génova —en donde un avisado fotógrafo de prensa le sorprendió escondido bajo la cama— no tuvo más remedio que contestar a unas preguntas de los pe-

riodistas que ya conocían el informe de la Comisión liberiana, destacando que se opondría a un intento de retirada de su patente de Capitán e insistió en un fallo inexplicable del sistema de gobierno del barco y que el piloto automático fue sustituido por el manual, 30 segundos más tarde... lo que no pudo evitar el accidente.

Desconocemos las consecuencias que puedan derivarse del informe aludido, pero son muy expresivas las palabras del Embajador liberiano en Londres Dudley Lawrence, al entregar a los informadores una copia del mismo, cuando señaló que las normas exigidas a bordo del "Torrey Canyon" al igual que en los otros barcos del pabellón liberiano, estaban tan ajustadas a derecho y a la legalidad como en cualquier otro país, si bien precisó a continuación, que su Gobierno estaría dispuesto a modificar su reglamentación marítima si así se lo pedía la I.M.C.O... Puede advertirse, por ende, una sutil alusión de defensa a los "pabellones de complacencia", y a los atrayentes programas marítimos de Liberia.

10. CONCLUSIONES.

Hemos llegado al momento de ofrecer a modo de recapitulación nuestras modestas conclusiones, al hilo de las reflexiones —*algunas*, no todas, por lo tanto— que nos ha merecido el siniestro del "Torrey Canyon":

Primera. — No insistiremos ni deduciremos conclusión alguna sobre el accidente en sí, y si fue causado por negligencia, impericia, o inadvertencia del Capitán del "Torrey Canyon", o si por el contrario, fue un desgraciado caso de fuerza mayor. El siniestro se produjo, realmente, y su primera parte, es decir las pérdidas del buque y de la carga, con independencia de la destrucción del pecio, voluntariamente llevada a cabo por los caza-bombarderos de la "Royal Navy", después de que queden deslindadas las posibles responsabilidades, serán abonadas por los aseguradores.

Como antes señalábamos, ya fue satisfecha la cifra de los dieciséis millones y medio de dólares, importe del seguro del petrolero y de su carga.

Segunda. — Sin embargo debemos añadir unas pocas palabras más sobre la segunda y más importante parte del siniestro: la contaminación de las aguas y de las costas. El escape del petróleo crudo que, en su casi totalidad, se vertió y extendió por los mares, fue, en efecto, una consecuencia del naufragio, pero el que naufragó fue el "Torrey Canyon", no la carga que llevaba en sus tanques.

Si la encalladura del "Torrey Canyon" fue debida a una falta náutica de su Capitán —y aunque no quisimos llegar a tal

conclusión, tal parece fue el caso— y no a un defecto técnico del barco que, incluso en el momento de su trágico encuentro con los arrecifes de Seven Stones navegaba con piloto automático, ni mucho menos a una falta personal del armador, cuya demostración sería asimismo muy difícil, no afectaría, desde luego, en caso alguno al propietario de la carga, a la "British Petroleum", pese a que los mayores daños causados, los de la contaminación, que es sin duda el rasgo más significativo del siniestro, están relacionados con la existencia del petróleo: y si la carga hubiera sido otra, como por ejemplo, trigo o briquetas, al encallar el barco que la transportase, no hubiera proporcionado otras consecuencias que la pérdida del barco y de su carga. El petróleo crudo que transportaba el "Torrey Canyon" no causó su naufragio y, por el contrario, el naufragio del "Torrey Canyon" si produjo el derrame del petróleo y la ulterior contaminación. Por lo tanto, si nos situamos en el origen del acaecimiento, habría que colocar también al responsable del mismo, y si excluimos al propietario de la carga y al armador, aparecerá como único y total responsable el Capitán de la nave.

Tercera. — Veamos ahora el lugar donde se produjo el accidente y los elementos jurídicos a tener en cuenta ante un posible tribunal que, de entrada, no podríamos designar como británico, liberiano, italiano, norteamericano o de las Bermudas...

Se ha repetido que el siniestro ocurrió en los arrecifes de Seven Stones que no emergen ni en marea baja, y que, por lo tanto, no podrían tener consideración de islas y, por ende, mar territorial propio; es decir, que ocurrió en aguas de alta mar. Tal manifestación puede aseverarse como cierta, pues las Seven Stones se encuentran a más de 3 millas tanto de las Islas Scilly o Sorlingas, como de la costa sudoccidental de Cornwall, aunque dichos arrecifes están dentro de las 12 millas de las mencionadas islas Sorlingas que pertenecen al Reino Unido, país que como se sabe ha aceptado tal límite como jurisdiccional a efectos pesqueros, materia que no encaja en el presente estudio pero que citamos para una total consideración del tema; máxime si añadimos que hasta esas mismas 12 millas puede extender la Gran Bretaña la llamada "zona contigua" a efectos aduaneros, fiscales, sanitarios y de inmigración, y que no podría extrañar a nadie que con una muy semejante finalidad sanitaria —la de evitar una contaminación— de aguas y costas, amén de sus recursos biológicos, se fijase la repetida extensión de 12 millas a partir de las líneas de base en las que suelen empezar a contarse las aguas jurisdiccionales. Pero... justo es que consignemos que nada de esto se ha hecho y que la catástrofe del "Torrey Canyon" no podría ser enjuiciada por unos textos legales dictados con posterioridad al sábado de

Pasión de 1967... porque la retroactividad sólo se concibe para favorecer y no para perjudicar.

En cuanto a los elementos a tener en cuenta ante un tribunal, no vacilemos en desechar los que pudieran ser tildados de banales, como, por ejemplo, los que asimismo se destacaron respecto a los propietarios del "Torrey Canyon" —la "Barracusa" en relación con la "Unión Oil" de California— los cargadores británicos, el pabellón liberiano "de complacencia" y la tripulación italiana. Desde el punto de vista de sus armadores, sería preciso saber cuál es la ley aplicable, si la del pabellón o la del país que sufrió los daños, y habiéndose producido el naufragio fuera de las aguas inglesas, parece que primaria la ley del pabellón, aunque Liberia, como mencionamos y destacamos antes, no ha ratificado ni se adhirió jamás a Convenio alguno en materia marítima.

Si la ley inglesa fuese de aplicación en el litigio, entrañaría para el armador una limitación de responsabilidad idéntica a la contenida en el Convenio de Bruselas de 1957, o sea, tratándose de daños materiales, el equivalente en libras esterlinas a mil francos por tonelada de arqueo, y la definición de tales francos llamados "Poincaré", es de 65,5 miligramos de oro fino, lo que da un resultado de 23 libras, 13 chelines, 9 peniques por tonelada, y aunque hiciéramos el cálculo total para el "Torrey Canyon", aun siendo una cifra importante, quedaría muy inferior y lejana a la de los daños sufridos y los gastos realizados.

Si por el lado contrario, fuese aplicable la ley del pabellón, o sea la liberiana, la limitación de la responsabilidad sería igual al valor del barco y del flete al fin del viaje y, aunque situásemos este final en la fracción de tiempo anterior al accidente —y no en su verdadero término como pecio bombardeado, sin valor—, el flete quedaría casi nulo en relación con la masa acreedora.

Ya nos referimos antes a las obligaciones de los aseguradores respecto al barco y a su carga, perdidos en el accidente, y en cuanto a la responsabilidad, es decir, a la indemnización de los daños sufridos por terceros, el armador y el propietario de la carga podrán invocar la fuerza mayor y sus aseguradores no podrán, tampoco, ser conceptuados como responsables por el hecho de que aparentemente ni tal género de riesgo ni su extensión habían sido previstos en una póliza.

Cuarta. — Se hace necesaria y se presenta como urgente, pues los naufragios desgraciadamente continúan y continuarán, que los técnicos y los juristas se apresten a encontrar fórmulas salvadoras, y sin que pretendamos ofrecer las más convenientes, concluyamos señalando que un camino adecuado para su deseado hallazgo podría tener los siguientes hitos:

a) Reconsideración de los llamados "pabellones de com-

placencia" y vuelta a la "ley del pabellón", con una vinculación estrecha y real entre el barco y su propietario y sus tripulantes y el Estado que le otorga su bandera, le sujeta a su legislación y le salvaguarda y tutela en todo orden de cosas.

b) Extensión de "zonas contiguas" a efectos de evitación de contaminaciones más allá de las aguas jurisdiccionales, en los prudentes límites de las 12 millas a partir de las líneas de base.

c) Cumplimiento estricto del Convenio de Londres de 1954 y su Revisión de 1962, vigente desde el 18 de mayo del presente año de 1967, sobre contaminación de las aguas por los hidrocarburos, y puesta en marcha del artículo 24 del Convenio de Ginebra de 1958 sobre el alta mar.

d) Reconsideración del problema en creciente desarrollo de la construcción de petroleros gigantes, y de su compartimentación de cisternas o tanques, así como dispositivos de recuperación de residuos de limpieza de dichos tanques "load on top", método que consiste en lo siguiente:

El buque que efectúa un viaje comercial, limpia sus depósitos al salir del puerto donde ha descargado. Decanta toda el agua limpia que puede y conserva en un *stop tank* —una especie de separador o tanque de agua sucia— o en una o varias de sus cisternas los productos que ha podido recuperar. Al llegar a otro puerto de carga, la embarca por encima de los residuos, de aquí la expresión de "load on top" y descarga todo junto. Así no se "pollutiona", no ensucian las aguas de la mar y el problema queda resuelto.

e) Establecimiento de "rutas marítimas" obligadas para el tráfico petrolero y de puertos "relais".

f) Servicio de vigilancia en las costas y de patrullas de observación en la mar, en casos semejantes al siniestro del "Torrey Canyon".

g) Posible establecimiento, en alta mar y aguas muy profundas, de "cementeros" de productos petrolíferos inservibles.

h) Establecimiento de barreras de protección en los puertos de refinерías y sistemas de bombeo móviles, así como métodos de limpieza, recogida o destrucción de residuos.

i) Constitución de una policía internacional para el control de las condiciones del transporte marítimo de los hidrocarburos.

j) Revisión de los Convenios, leyes y reglamentos internacionales existentes, para que los delitos de contaminación voluntaria puedan ser sometidos a un procedimiento de enjuiciamiento por el cual el país que haya comprobado la infracción cometida por un barco pueda demandarle ante los tribunales del Estado de su pabellón, y fijación de la responsabilidad de los armadores por contaminación accidental o por negligencia.

k) Revisión del seguro marítimo en lo que afecte a los daños por contaminación, aumentando las primas en razón a la importancia de los riesgos.

l) Adopción de medidas, incluidas la destrucción del buque, si su naufragio amenaza la seguridad de la navegación, los recursos o la economía de una región costera. Sobre este particular aspecto, ya se presentó en el Congreso de los Estados Unidos un proyecto de ley por el que se autoriza al Presidente de la Nación a tomar tales medidas.

Y hemos llegado al final de nuestras reflexiones, sin haber agotado, ni mucho menos, el tema. La "marea negra" continúa... y como si fuese de tinta, seguirá cargando las plumas de los escritores y, entre ellos, en un primer y justificado plano, los maritimistas.