

**CONVENIO DE OSLO DE 1972
PARA LA PREVENCIÓN
DE LA CONTAMINACIÓN
MARINA PROVOCADA POR VERTIDOS
DESDE BUQUES Y AERONAVES**

por JOSE ANTONIO DE YTURRIAGA BARBERAN (*)

I.—ANTECEDENTES

1. Iniciativas de Noruega

EL problema de la contaminación en general y de la contaminación marina en particular ha preocupado de forma especial a los países nórdicos. Así, Suecia ha sido la gran promotora de la Conferencia sobre el Medio Humano, que se celebró en Estocolmo en junio de 1972. Otro país nórdico, Noruega, ha sido quien ha tomado la iniciativa en materia de contaminación marina provocada por vertidos de sustancias nocivas desde buques y aeronaves.

Dos hechos similares hicieron aumentar la inquietud sentida por los países nórdicos e influyeron en la decisión que habría de tomar el Gobierno noruego. De un lado, la construcción en Gran Bretaña del «Hudson Stream», buque especialmente diseñado para verter en el Mar de Norte los residuos industriales de origen químico de las grandes factorías británicas. De otro lado, el intento del buque holandés «Stella Maris» de verter, primero en el Mar del Norte y más tarde en el Océano Atlántico, 600 toneladas de desechos de productos químicos de alta toxicidad. Ambos hechos provocaron una serie de protestas por parte de los países nórdicos e Irlanda, y, en el caso del «Stella Maris», el Gobierno holandés ordenó el regreso del buque a los Países Bajos y prohibió la realización del proyectado vertido.

En la primavera de 1971, el Gobierno noruego convocó en Oslo, para el otoño de ese año, una conferencia diplomática, a la que invitó a los países miembros del Convenio de Pesquerías del Atlántico del Nordeste y a Finlandia.

Al mismo tiempo que perseguía su esfuerzo en el plano multilateral, elaboraba Noruega nuevas normas internas en materia de vertidos. Así, el 11 de junio de 1971 promulgó una ley que prohibía a los buques noruegos verter en el mar sustancias

(*) Doctor en Derecho, Secretario de Embajada, Asesor Jurídico Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores.

orgánicas persistentes difícilmente degradables y compuestos orgánicos o inorgánicos de metales pesados o tóxicos (1).

2. Reunión de países ribereños del Mar del Norte

El mismo día 11 de junio de 1971 se celebraba en Londres una reunión de países ribereños del Mar del Norte para discutir sobre la contaminación en dicho mar. Al término de la reunión se publicó un comunicado en el que se expresaba la «preocupación ante los posibles efectos perjudiciales para el Mar del Norte y zonas similares de la evacuación voluntaria de substancias nocivas desde los buques», afirmándose que «se trataba de un problema especialmente urgente, que exigía una acción inmediata».

Por otra parte, los representantes de Bélgica, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Islandia, Noruega, Países Bajos, República Federal de Alemania y Suecia «tomaron nota, con agradecimiento, de la invitación del Gobierno de Noruega para asistir a una reunión en Oslo, este otoño, para considerar, sobre una base regional, las medidas posibles contra la contaminación de los mares, prestando especial atención al problema de la evacuación de desechos» (2).

3. I Reunión del Grupo Intergubernamental sobre Contaminación de los Mares

Unos días más tarde, del 14 al 18 de junio, se celebró en Londres la I Reunión del Grupo Intergubernamental sobre Contaminación de los Mares, establecido por la Comisión Preparatoria de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano. En dicha reunión, la delegación de Estados Unidos presentó un proyecto de «Convención para reglamentar el transporte de desechos para su vertimiento en el océano».

Según este proyecto, «cada una de las Partes prohibirá por ley el transporte por cualquier persona, desde el territorio bajo la jurisdicción de dicha Parte, de materiales destinados a ser vertidos en los océanos, a menos que se conceda un permiso general o especial para el transporte y vertimiento de dichos materiales, conforme a la legislación de la Parte interesada y a lo dispuesto en el artículo III del presente Acuerdo» (3).

Más que prohibir, lo que en realidad se pretendía era regular el vertido de ciertas substancias nocivas no identificadas, dejando amplias facultades a la decisión de cada Estado. Para permitir el transporte y el vertido, bastaba con la creación de un «organismo nacional adecuado con autoridad para expedir los permisos de vertimiento oportunos», de cuya constitución se debería comunicar a todas las demás Partes y a la Secretaría de las Naciones Unidas. Aun cuando se afirma que «ninguna parte podrá expedir permisos para el transporte de dichos materiales cuando el vertimiento de los mismos en el océano constituya un peligro grave para la salud humana, el bienestar o las instalaciones de esparcimiento, el medio marino, los sistemas ecológicos o el aprovechamiento económico actual o futuro del océano», la decisión se deja al libre criterio de la Parte interesada, sin ningún tipo de control internacional (4).

(1) Artículo 1 de la Ley noruega de 11 de junio de 1971, sobre prohibición de vertidos en el mar de sustancias nocivas.

(2) Informe del Grupo Intergubernamental sobre Contaminación de los Mares acerca de su primera reunión (Londres, 14 a 18 de junio de 1971). Doc. A/CONF. 48/1WGMP.1/5. Anejo VIII.

(3) Artículo 1 del Proyecto de Estados Unidos. Doc. cit. en la Nota 2. Anejo V (pág. 2).

(4) Artículo III del Proyecto de Estados Unidos. Doc. cit. en la Nota 2. Anejo V (pág. 4).

El proyecto norteamericano, que apenas si se discutió en la reunión de Londres, habría de influir sobre los debates de la Conferencia de Oslo.

4. Proyecto nórdico

A mediados de septiembre, el Gobierno noruego, en nombre de los países nórdicos, presentó, a la consideración de los países invitados a la Conferencia de Oslo, un proyecto de Convenio para la prevención de los vertidos en el océano de sustancias nocivas para el medio marino.

Este proyecto prohibía el vertido en alta mar de sustancias persistentes que, por sus características químicas, pudieran ser nocivas para los organismos marinos o poner en peligro la salud humana (especialmente las sustancias orgánicas halogenadas y los compuestos de metales pesados). La fijación específica de las sustancias prohibidas quedaba encomendada a una Comisión de Expertos, cuya decisión sería vinculante para las Partes, salvo oposición expresa. La prohibición cubría no sólo los vertidos desde buques, sino también los realizados por cualquier otro medio (5).

Para el vertido en alta mar o en el mar territorial de un Estado de sustancias no cubiertas por la prohibición, se requería la concesión de permisos específicos (6).

Aun cuando regional en su origen, el proyecto de Convenio tenía vocación de universalidad, tanto en lo referente al ámbito geográfico de aplicación (no delimitado a una zona determinada) como a la posibilidad de los Estados de ser Partes en el Convenio (apertura a todos los Estados) (7).

5. Proyecto de los países ribereños del Mar del Norte

Los países ribereños de la parte sur y occidental del Mar del Norte se reunieron en La Haya y en Londres para concertar su actitud ante la iniciativa nórdica. Parece ser que la actitud de estos países (República Federal de Alemania, Bélgica, Francia, Gran Bretaña y Países Bajos), sin duda por su mayor grado de industrialización, era en principio reticente, pero, ante la presión de la opinión pública de sus propios países, optaron por responder favorablemente a la iniciativa noruega, si bien decidieron elaborar un proyecto de Convenio más suave y matizado que el presentado por los países nórdicos. El citado proyecto de «Convenio sobre control de la contaminación provocada por vertidos desde buques y aeronaves» fue entregado a los otros países invitados a Oslo tan sólo unos días antes del comienzo de la Conferencia.

El proyecto —inspirado en cierta medida en el presentado por Estados Unidos en Londres— hacía más hincapié en la regulación que en la prohibición del vertido de sustancias nocivas, quedando la prohibición limitada a un cierto número de sustancias específicamente mencionadas, y paliada por la inclusión de amplias excepciones (emergencia, circunstancias especiales, escaso grado de concentración, etc.) (8). Para el vertido de las restantes sustancias se requería bien un permiso específico de las autoridades competentes de cada Estado (para ciertas sustancias taxativamente enumeradas), bien una aprobación genérica (9).

(5) Artículos A, B, C y D del Proyecto Nórdico. Documentos de la Conferencia de Oslo.

(6) Artículo F del Proyecto Nórdico. Doc. cit. en la Nota 5.

(7) Artículos A, B y H del Proyecto Nórdico. Doc. cit. en la Nota 5.

(8) Artículos 4, 6 y 13, y Anejo I del Proyecto de los Países ribereños del Mar del Norte. Doc. cit. en la Nota 5.

(9) Artículos 5 y 7, y Anejos II y III del Proyecto de los Países ribereños del Mar del Norte. Doc. cit. en la Nota 5.

El proyecto preveía la constitución de una Comisión, no ya de expertos, sino de representantes de los Estados miembros. Contenía asimismo una serie de disposiciones sobre cooperación entre los Estados (10). En cuanto al ámbito de aplicación, se limitaba a «una zona, que incluyera los mares territoriales, a definir dentro del Atlántico del Nordeste» (11), siendo el deseo de sus copatrocinadores el limitarlo tan sólo al Mar del Norte.

Pese a sus vaguedades y ambigüedades en algunos puntos, el proyecto estaba mucho más elaborado que el presentado por los países nórdicos, tanto desde el punto de vista técnico como jurídico, y habría de servir de base para la discusión de la Conferencia de Oslo.

II.—ADOPCION Y FIRMA DEL CONVENIO

Del 19 al 22 de octubre de 1971 se celebró en Oslo la Conferencia que había sido convocada por el Gobierno noruego. La no invitación a la República Democrática Alemana provocó el boicot de la Conferencia por parte de Polonia y la URSS, quienes no enviaron representantes a Oslo. Irlanda, por motivos de otra índole, tampoco se hizo representar. De los países invitados, asistieron, pues, los siguientes: República Federal de Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Islandia, Noruega, Países Bajos, Portugal y Suecia.

Ante la pasividad de los delegados escandinavos, y pese a las reservas expresadas por las delegaciones de España y Portugal, se escogió como base de discusión el proyecto de los países ribereños del Mar del Norte, abandonándose prácticamente el proyecto nórdico. A lo largo de los debates se produjo un enfrentamiento dialéctico entre los países ribereños del Mar del Norte —que no querían ir más allá de lo previsto en su proyecto— y algunos países escandinavos (especialmente Suecia y Noruega), España y Portugal —que deseaban fortalecer el proyecto de Convenio presentado. La delegación española presentó una serie de enmiendas tendentes a reintroducir algunas de las propuestas del abandonado proyecto nórdico y a formular otras propuestas nuevas en materia de sanciones, responsabilidad y solución de controversias.

Los puntos más controvertidos fueron el ámbito de aplicación del Convenio (universalidad o regionalidad), la fijación de las sustancias cubiertas por la prohibición del vertido (inclusión o exclusión de los hidrocarburos y las sustancias nucleares), el concepto de vertido y el alcance de las excepciones, y la definición de buque (inclusión o exclusión de las plataformas).

La Conferencia adoptó, en principio, un texto de Convenio, quedando pendientes de ulterior decisión algunos de los puntos más delicados (especialmente las definiciones de «buque» y «vertido»), así como las cláusulas finales.

Para finalizar el Convenio, del 6 al 8 de diciembre se celebró en París una reunión de expertos y juristas de los Estados representados en Oslo. En dicha reunión se zanjaron los problemas pendientes, se perfilaron los textos en su versión inglesa y francesa y se ultimaron las cláusulas finales.

El 15 de febrero de 1972, los representantes de los doce Estados negociadores firmaron en Oslo el Convenio para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves.

[10] Artículos 14 a 17 y 9 a 12 del Proyecto de los Países ribereños del Mar del Norte. Doc. cit. en la Nota 5.

[11] Artículo 2 del Proyecto de los Países ribereños del Mar del Norte. Doc. cit. en la Nota 5.

III.—EXAMEN DEL CONVENIO

1. Fin

Aunque el objetivo declarado del Convenio era la prevención de la contaminación provocada por vertidos desde buques y aeronaves, los Estados negociadores eran conscientes de la gravedad de la contaminación del medio marino y de la existencia de otras fuentes contaminadoras. De aquí que se iniciara el Convenio con una declaración de tipo general, en los siguientes términos:

«Las Partes Contratantes se obligan a adoptar todas las medidas posibles para impedir la contaminación del mar por sustancias que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legítimos de los mares» (12).

Se ha incluido asimismo un Preámbulo en el que se afirma que «la contaminación marina tiene diversos orígenes, tales como los vertidos desde buques y aeronaves y la evacuación por ríos, estuarios, cloacas y tuberías situadas dentro de la jurisdicción nacional; que es importante que los Estados hagan cuanto puedan para impedir dicha contaminación, y que se deben elaborar productos y métodos que disminuyan la cantidad de desechos nocivos que hayan de evacuarse». La adopción del Convenio sobre vertidos desde buques y aeronaves no debe excluir «el estudio, lo antes posible, de medidas destinadas a luchar contra otras fuentes de contaminación marina» (13).

Se llega, sin embargo, a la incongruencia de que, hasta el artículo 4, no aparece —y aun así de forma casi indirecta— cuál es el objeto del Convenio. («Las Partes Contratantes armonizarán sus políticas y adoptarán, conjunta o individualmente, medidas destinadas a impedir la contaminación del mar por desechos vertidos por buques o aeronaves o procedentes de los mismos.») Por otra parte, hay que esperar a llegar al artículo 19 para hallar la definición de «vertido» y de «buques y aeronaves».

El «vertido» se define como «la evacuación deliberada en el mar de sustancias y materiales por medio de buques o de aeronaves, o desde los mismos». Se exceptúan las descargas derivadas de las operaciones normales de los buques y aeronaves y la evacuación de sustancias realizadas sin propósito de su eliminación.

El objeto de la segunda excepción —defendida con firmeza por los países ribereños del Mar del Norte— era el excluir de la prohibición actividades lícitas, tales como la colocación de bloques de cemento para construir diques o de material científico de investigación oceanográfica. No obstante, para evitar todo posible «agujero» en el Convenio, se aceptó una propuesta hispano-sueca, consistente en añadir la frase: «con tal de que no sea incompatible con el objeto del presente Convenio» (14).

2. Ambito de aplicación

Entre la posición de los países nórdicos —que querían un Convenio de ámbito universal— y la de los países ribereños del Mar del Norte —que querían reducir el ámbito a dicho mar—, prevaleció una solución intermedia.

De un lado, el ámbito geográfico del Convenio se circunscribe a una zona que cubre no sólo el Mar del Norte, sino también el Océano Atlántico nordoriental, tal

(12) Artículo 1 del Convenio. Doc. A/AC.138/SC.111/L.9 (13 de marzo de 1972).

(13) Párrafos 4 y 5 del Preámbulo del Convenio.

(14) Artículo 19-1 del Convenio.

como viene definido en el artículo 1.1 de Convenio de Pesquerías del Atlántico del Nordeste (15).

De otro lado, los Estados miembros se comprometen a no realizar operaciones de vertido que estén prohibidas por el Convenio en zonas no cubiertas por el ámbito del mismo (16). Es decir: aunque regional en cuanto al ámbito geográfico de su aplicación, el Convenio tiene una vocación de universalidad por compromiso expreso de los Estados ribereños de la región.

Por otra parte, el Convenio fija claramente en su artículo 2 —a diferencia del proyecto nórdico— que la zona de aplicación comprende tanto el alta mar como los respectivos mares territoriales de los Estados ribereños del Atlántico del Nordeste.

3. Substancias reguladas

El Convenio prevé tres tipos de regímenes aplicables a las distintas substancias, en función de su grado de nocividad. Dichas substancias se encuentran comprendidas en sendos tipos de listas: negra, gris y blanca, según la terminología empleada por el representante de Noruega al presentar el Convenio de Oslo ante la Comisión de Fondos Marinos de las Naciones Unidas, en marzo de 1972 (17).

a) **Lista negra:** Contiene una serie de substancias —enumeradas en el Anejo I del Convenio— cuya nocividad ha producido daños comprobados, a saber: los compuestos orgánicos halogenados, los compuestos orgánicos de silicio, las substancias que produzcan efectos cancerígenos, el mercurio, el cadmio y los plásticos y otros materiales sintéticos persistentes. Se prohíbe terminantemente el vertido de estas substancias, salvo en los casos de fuerza mayor, escaso grado de concentración o posible producción de «riesgos o daños inaceptables» si las substancias fueran eliminadas en tierra firme. (18).

b) **Lista gris:** Contiene una serie de substancias y materiales que, sin ser tan nocivos como los enumerados en la «lista negra», pueden constituir un grave peligro si son vertidos en cantidades significativas, a saber: arsénico, plomo, cobre, cinc, cianuros y fluoruros, otros pesticidas, contenedores, chatarra, substancias bituminosas y otros desechos voluminosos. Para su vertido se requiere un permiso específico, expedido, previo el correspondiente estudio, por las autoridades nacionales competentes (19).

c) **Lista blanca:** No se trata propiamente de una lista, en sentido estricto. Comprende las demás substancias y materiales no mencionados en las otras dos listas. El vertido de estas substancias deberá ser asimismo controlado. Para ello bastará la concesión de una aprobación de carácter genérico, que puede ser dada de manera general para un período determinado de tiempo o para cierto tipo de substancias inocuas (20).

Se produjo en Oslo una animada discusión sobre el problema de la inclusión o exclusión de los hidrocarburos y las substancias nucleares. Mientras el proyecto de los países ribereños del Mar del Norte los excluía expresamente, y el proyecto nórdico no los mencionaba, las delegaciones de Portugal, España y algunos países escan-

(15) Artículo 2 del Convenio.

(16) Artículo 3 del Convenio.

(17) Intervención del delegado noruego Jens Evensen ante la Comisión de Fondos Marinos de las Naciones Unidas, el 10 de marzo de 1972.

(18) Artículos 5, 8 y 9 y Anejo I del Convenio.

(19) Artículos 6 y 10 y Anejo II del Convenio.

(20) Artículo 7 del Convenio.

dinavos defendieron su inclusión en la «lista negra», junto con los agentes de la guerra química y biológica. Se llegó finalmente a una solución de compromiso. Ni se incluyeron ni se excluyeron expresamente, quedando abierta la posibilidad de una inclusión ulterior (bastante problemática, por otra parte, al requerirse la unanimidad de los Estados miembros) en una futura revisión de los Anejos (21).

De otro lado, los Estados miembros se comprometen a fomentar, en el seno de los organismos especializados y otras organizaciones internacionales (especialmente IMCO y OIEA), la adopción de medidas contra la contaminación del medio marino por el petróleo y sus residuos, otros cargamentos nocivos o peligrosos y las sustancias radiactivas (22).

4. Alcance

El Convenio regula los vertidos procedentes de buques y aeronaves. Se decidió adoptar una definición conjunta de «buques y aeronaves» para superar el problema planteado por los «hovercrafts», que en las legislaciones de algunos países son considerados como buques y en otras como aeronaves.

Se definen, pues, a los efectos del Convenio, como «toda embarcación marina o artefacto volador de cualquier tipo». El término comprende, asimismo, «los aparatos que se deslizan sobre un colchón de aire, los artefactos flotantes, autopropulsados o no, y las plataformas fijas o flotantes» (23).

El problema de las plataformas fijas fue uno de los más debatidos, ya que algunas delegaciones se oponían a su inclusión. Se interpretó que la prohibición se refería únicamente a los vertidos de sustancias producidas en la propia plataforma o llevadas hasta ella por buques o aeronaves para ser vertidas. Quedan excluidos los supuestos de plataformas que, comunicadas con tierra por medio de tuberías u otros conductos, sirvieran para evacuar en el mar los desechos procedentes de tierra firme. Se trata, en este caso, de un vertido «por emisario», que escapa al ámbito del Convenio de Oslo.

Para fijar la competencia de los Estados miembros respecto a los buques y aeronaves a los que se aplican las disposiciones del Convenio, se han establecido los siguientes criterios:

a) **Matrícula:** Cuando el buque o la aeronave esté matriculado en un Estado miembro, cualquiera que sea el lugar en que se produzca el vertido.

b) **Lugar de la carga:** Cuando el buque o aeronave, cualquiera que sea su matrícula, cargue en el territorio de un Estado miembro las sustancias prohibidas destinadas a ser vertidas.

c) **Lugar de vertido:** Cuando el buque o aeronave, cualquiera que sea su matrícula o el lugar de la carga, vierta o se proponga verter las sustancias prohibidas en el mar territorial de un Estado miembro (24).

5. Organización

Para velar por la aplicación del Convenio se prevé la constitución de una Comisión, compuesta por representantes de los Estados miembros. Su cometido es fun-

(21) Artículos 17 y 18 del Convenio.

(22) Artículo 14 del Convenio.

(23) Artículo 19-2 del Convenio.

(24) Artículo 15-1 del Convenio.

damentalmente de carácter técnico (examen de los datos relativos a los permisos y aprobaciones concedidos, examen de la situación del mar en la zona, valoración de las medidas de control adoptadas, precisión de lo que se entiende por «cantidades significativas», etc.) (25).

También tiene una función que, aunque de naturaleza técnica, tiene un profundo contenido político: la facultad de recomendar modificaciones, adiciones o supresiones a los Anejos del Convenio. De aquí que se haya previsto una doble garantía: exigencia de unanimidad en la Comisión y de aprobación unánime de los Estados miembros para cualquier enmienda a los Anejos (26).

Aunque la Comisión no se constituirá formalmente hasta una vez que el Convenio haya entrado en vigor, representantes de los Estados signatarios del Convenio se han reunido informalmente en dos ocasiones para ir elaborando el futuro Reglamento de la Comisión y precisando algunos de los problemas técnicos y administrativos a ella encomendados.

6. Calidad de miembro

De acuerdo con su tradición política, la República Federal de Alemania, se opuso tanto a la participación de la República Democrática Alemana en la Conferencia de Oslo como a su eventual incorporación al Convenio.

Si para lo primero contó con la plena solidaridad de sus aliados —lo que provocaría la no asistencia a la Conferencia de representantes de la URSS y Polonia—, para lo segundo encontró algunas dificultades, especialmente por parte de Finlandia y Noruega.

Finalmente se llegó a una solución de compromiso, que, si bien daba satisfacción en lo esencial al punto de vista de Bonn, no cerraba definitivamente la puerta a la eventual incorporación al Convenio de la Alemania Oriental. Así, la posibilidad de firmar el Convenio ha quedado limitada solamente a los Estados invitados a la Conferencia de Oslo, pero se prevé, asimismo, la posibilidad de adhesión de terceros Estados, siempre que sean invitados por decisión unánime de los Estados miembros (27).

IV.—JUICIO CRITICO

El Convenio de Oslo constituye un importante hito en el proceso de concienciación internacional sobre los peligros de la contaminación del medio marino y la necesidad de combatir por su preservación. Si su alcance intrínseco es relativamente modesto (la contaminación por vertido de las sustancias cubiertas por el Convenio constituye tan sólo una parte poco importante del total de la contaminación marina), es exponente de una filosofía descontaminadora y supone un precedente de importancia, que puede inspirar acciones similares, bien en su mismo campo de acción, bien en otros ámbitos de la contaminación de los mares, cual es la provocada desde tierra por emisarios (ríos, tuberías, oleoductos, etc.).

Así, es evidente la influencia que ha ejercido el Convenio sobre proyectos similares en materia de vertidos, tanto a escala mundial (proyecto adoptado en Ottawa en noviembre de 1971 por el Grupo Intergubernamental sobre Contaminación de los Mares

(25) Artículos 16, 17, 6, 8 y 9 del Convenio.

(26) Artículo 18-2 del Convenio.

(27) Artículos 20 y 22 del Convenio.

y proyecto adoptado en abril de 1972 por la Conferencia de Reikjavik, proyecto que será, finalmente, examinado por la Conferencia Diplomática de Londres (28), en noviembre de 1972) como a escala regional (proyecto sobre el Mediterráneo occidental, adoptado en Roma en julio de 1972).

El Convenio parte del principio de que hay que hacer todo lo posible para impedir la contaminación marina, cualquiera que sean sus fuentes o sus agentes. Ya en el ámbito específico de los vertidos, establece de forma categórica que el principio general es el de la prohibición, y la excepción la constituyen las autorizaciones, en cualquier caso debidamente controladas.

Como toda obra humana fruto de compromiso, el Convenio no es, ni mucho menos, perfecto. Así, cabe mencionar las siguientes críticas:

1. No inclusión de las sustancias nucleares y los hidrocarburos

Las listas prohibitivas no incluyen ni las sustancias nucleares —las más peligrosas— ni los hidrocarburos —los que con más frecuencia se vierten—. Si bien es cierto que el tratamiento de estas sustancias está encomendado ya a otras organizaciones internacionales —como la OIEA y la IMCO, por ejemplo—, no es menos cierto que las soluciones hasta ahora logradas no son plenamente satisfactorias.

En cualquier caso, estas sustancias de tanta trascendencia deberían haber figurado en un catálogo prohibitivo en que, por primera vez, se enumeran de forma global y no sectorial, las sustancias nocivas para el medio marino. Resulta desproporcionado e incongruente que se requiera la aprobación para el vertido de sustancias inocuas y se guarde silencio sobre sustancias tan peligrosas y perjudiciales para el medio marino como las nucleares y los hidrocarburos.

Si lo que se quería era simplemente reservar las competencias de organizaciones internacionales especializadas ya existentes, podría haberse establecido el principio de la prohibición o de la necesidad de permiso específico o autorización genérica, y dejado el desarrollo y puesta en práctica de dicho principio a los organismos competentes.

2. Excesiva amplitud de las excepciones

Pese a que el primitivo proyecto de los países ribereños del Mar del Norte quedó bastante edulcorado, las excepciones que recoge el Convenio son aún bastante amplias.

La más grave de todas es la excepción prevista en el artículo 9 (estimación de que una sustancia incluida en la «lista negra» no puede ser eliminada en tierra sin provocar riesgos y daños inaceptables, por lo que escapa a la prohibición del vertido), que, de ser interpretada de una manera lisa, puede constituir una seria laguna en la efectividad del Convenio. Puede equivaler, en último término, a supeditar los intereses de la Comunidad Internacional a los intereses particulares de un Estado.

En cuanto a la excepción de fuerza mayor, no debería ser considerada como un supuesto de inaplicación de la prohibición, sino de simple exoneración de la responsabilidad.

(28) La Conferencia de Londres adoptó un Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, que fue abierto a la firma el 29 de diciembre de 1972.

3. Ausencia de una cláusula de responsabilidad

La delegación española propuso la inclusión de una cláusula que estableciera expresamente la responsabilidad de culpable del vertido, o, a menos, el derecho a la indemnización de los posibles perjudicados, pero dicha propuesta encontró la firme oposición de los países más industrializados, especialmente de Gran Bretaña y Francia.

El Convenio queda, en este tema, a mitad de camino, pues, tras sentar un principio (prohibición de contaminar), no saca sus lógicas consecuencias (responsabilidad del culpable y derecho a indemnización del perjudicado). Es obvio que el Convenio no podía regular con detalle un problema tan complejo y convertido jurídicamente como es el la responsabilidad, pero debería, al menos, haber proclamado de forma genérica el principio de la responsabilidad de los culpables, sea por acción o por omisión. La cuestión, sin embargo, queda abierta, y podría ser resuelta —como lo sugirieron algunas delegaciones— con la adopción de un Convenio complementario o un simple protocolo adicional.

A pesar de los aspectos negativos del Convenio, el balance arroja en general un saldo francamente positivo. En sí mismo, el Convenio constituye un factor positivo en el desarrollo progresivo del Derecho internacional y, en cuanto precedente, puede ejercer saludables influencias en otros sectores de la preservación del medio marino y de la lucha contra su contaminación.