

Consecuencias históricas del derrame de hidrocarburos ocurrido en la costa bonaerense de Magdalena el 15 de enero de 1999.

Solange Carolina Nugoli.

Cita:

Solange Carolina Nugoli (2011). *Consecuencias históricas del derrame de hidrocarburos ocurrido en la costa bonaerense de Magdalena el 15 de enero de 1999. XIII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca, Catamarca.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-071/494>

Número de la mesa: 79

Título de la mesa: Sociedad y Naturaleza en Perspectiva Histórica

Apellido y nombre de los coordinadores: Gotta Claudia Andrea y Mendes José María

Título de la ponencia: Consecuencias históricas del derrame de hidrocarburos ocurrido en la costa bonaerense de Magdalena el 15 de enero de 1999

Apellido y nombre de la autora: Solange Carolina Nugoli.

Pertenencia institucional: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Asignatura: Derecho de la Navegación y Aeronáutico.

Documento de identidad: 31.743.173

Correo electrónico: solangenugo@hotmail.com

Autorización para publicar: Si

CONSECUENCIAS HISTÓRICAS DEL DERRAME DE HIDROCARBUROS OCURRIDO EN LA COSTA BONAERENSE DE MAGDALENA EL 15 DE ENERO DE 1999

SUMARIO:

I.- INTRODUCCIÓN.....	1
II.- DELIMITACION DEL TEMA EN ESTUDIO.....	2
III.- PROBLEMÁTICA A ANALISAR.....	3
IV.- MARCO TEORICO - RECURSOS HIDRICOS.....	4
V.- LA EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVA INTERNACIONAL RELATIVA A LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS HÍDRICOS Y SU REPERCUCIÓN EN LA ARGENTINA.....	6
VI.- CONVENIOS INTERNACIONALES RELATIVOS AL DERRAME DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS.....	8
VI. A.- NORMAS PREVENTIVAS.....	9
VI. B.- NORMAS INDEMNIZATORIAS.....	11
VII.- EL DERRAME DE HIDROCARBUROS EN LAS COSTAS DE MAGDALENA EN ENERO DE 1999.....	13
VIII.- CONSECUENCIAS JURÍDICAS POLÍTICAS Y SOCIALES.....	14

IX.- REFLEXIONES FINALES.....	17
X.-BIBLIOGRAFÍA.....	18
XII.- OTRAS FUENTES DE INFORMACION.....	20
XI.- BIBLIOGRAFIA METODOLOGICA.....	20
ANEXO I.....	21
ANEXO II.....	25
ANEXO III.....	26

I.- INTRODUCCIÓN

El agua es un recurso natural indispensable para todo tipo de vida. Es fundamental en la economía de los países al ser una importante vía de tránsito y cumplir un rol vital en los procesos industriales. Es también fuente de energía y combustión.

Sólo el 2,5% del total del agua del planeta es dulce. A su vez, el agua dulce se encuentra distribuida en capas de hielo y glaciares (79%), agua subterránea (20%) y agua superficial de fácil acceso (1%). El agua superficial se divide en lagos (52%), humedad del suelo (38%), vapor atmosférico (8%), agua en organismos vivientes (1%) y ríos (1%).¹

Los recursos hídricos forman parte de todos los ecosistemas terrestres, y si bien es uno de los elementos naturales más abundantes del planeta, es un recurso finito. De allí la necesidad de tomar conciencia de su cuidado.

Ésta, es la substancia del análisis que se realizará, su fin último, un llamado a la reflexión, a través del análisis de un hecho histórico determinado, donde el perjuicio ya se ha producido, no quedando más alternativas que la remediación, observando cómo los instrumentos jurídicos operan en los hechos, si son eficaces, eficientes, si permiten mitigar las consecuencias perjudiciales al ambiente, y evitar que vuelvan a ocurrir acontecimientos de similares características.

Así, y a fin de estudiar las consecuencias sociales que puede acarrear el daño al ambiente, comenzaré delimitando el tema, para luego analizar en particular la problemática a tratar, seguiré brindando un marco teórico de la misma, para luego realizar un estudio pormenorizado de la normativa aplicable. Finalmente, trataré en particular el derrame de

¹ “La Ciudadanía Ambiental global manual para docentes de educación básica de América latina y el Caribe”, Unión Mundial para la Naturaleza. Comisión de Educación y Comunicación de la UICN, para Sur y Meso América (CEC), Quito, Ecuador, 2005.

hidrocarburos producido en las costas de la ciudad de Magdalena, haciendo hincapié en las consecuencias jurídicas, sociales y políticas que tuvo el siniestro para la República Argentina.

II.- DELIMITACION DEL TEMA EN ESTUDIO

Contextualizar históricamente un suceso nos permite, a veces, encontrar respuestas a problemáticas actuales, así en el presente trabajo se intentará abordar en perspectiva histórica, las consecuencias sociales, jurídicas y políticas que acarreó el abordaje ocurrido en las costas de Magdalena, a fin de brindar un hilo de luz a la problemática relativa a la disyuntiva existente entre la remediación de los efectos negativos al ambiente y el daño que a través de dicho perjuicio se ha ocasionado a la comunidad circundante, y analizar cuál fue reacción estatal y social frente a estas circunstancias.

De este modo, intentaré dejar fuera toda consideración extraña al impacto ambiental que no sea producto del derrame de hidrocarburos en la navegación. A pesar que la problemática a tratar no es la única que afecta a los espacios acuáticos, he decidido delimitar a ella mi análisis, por ende es a la que principalmente asistiré.

Ello, no implica que otro tipo de fuentes contaminantes (como por ejemplo el cóctel de desechos industriales, cloacales y pluviales² que desaguan a diario en el Río de La Plata, las aguas de lastre, entre otros), no sean relevantes, ya que el equilibrio biológico de los ecosistemas acuáticos sufre más la descompensación a causa de los residuos sólidos y líquidos que le llegan a través de ríos o canales que desemboquen en el, que por los vertidos de los buques³, sino que fundamentalmente como enseña Sandler⁴ todo proyecto de investigación necesita en alguna medida, un marco y una delimitación del tema en estudio.

III.- PROBLEMÁTICA A ANALIZAR

Se ha dicho, a nivel mundial, que el derrame de hidrocarburos más imponente en aguas dulces se ha producido en la República Argentina. El 15 de Enero de 1999, frente a las costas bonaerenses de Magdalena la colisión del buque *Sea Paraná* y el tanquero *Estrella Pampeana* de la empresa Shell, produjo un enorme derrame estimado en unos 5000 m³ de petróleo⁵,

² En el Río de la Plata desembocan a diario 2,3 millones de m³ de aguas negras sin tratar y 1,9 millones de m³ de descargas industriales. (Tolcachier, Alberto Jorge “Contaminación del agua”, Libro Virtual IntraMed).

³ González Lebrero, Rodolfo A., “Manual de Derecho a la Navegación”, Depalma, Bs. As. 1979.

⁴ Sandler, Héctor Raúl. “Cómo hacer una monografía en derecho”. UBA. Facultad de Derecho. Buenos Aires, 2003.

⁵ Pamela Tolosa Melisa Romero. “La responsabilidad por daños ambientales derivados de derrames de hidrocarburos en caso de abordajes marítimos”. Revista de Derecho Ambiental N°17.

siendo afectada una extensión de unos 30 kilómetros de costa pertenecientes a la Ciudades de Magdalena y Berisso, generando un impacto ambiental, de gran escala.

La gravedad del hecho, quedó expuesta en el documento *“Programa marco para la gestión sostenible de los recursos hídricos de la cuenta del Plata en relación con los efectos hidrológicos de la variabilidad y el cambio climático”*, emitido por el Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata (CIC), dónde se señaló que *“...el impacto ambiental producido por este derrame se manifestó moderadamente en el bentos litoral, en la población de bivalvos y eliminó los organismos sésiles. Se afectó el hábitat de numerosos invertebrados, anfibios, aves reptiles y mamíferos. Se degradó el paisaje costero y se afectaron actividades recreativas, pesca deportiva y balnearios. Se contaminaron los suelos, matorrales, pajonales y juncos...”*.

Como veremos en el apartado pertinente, este suceso marcó un hito histórico en la normativa que regula la materia en nuestro país.

IV.- MARCO TEORICO - RECURSOS HIDRICOS.

Como expresa Catalano *“...el agua constituye junto con el suelo y la atmosfera un elemento fundamental para la supervivencia humana y para el desarrollo de todo organismo viviente.”*⁶. Debido a que el ser humano se sirve de esta para llevar adelante la mayor parte su proceso vital, es decir, alimentarse, beber, entre otros. De esta manera es que el exceso o la escasez es causa de calamidades públicas con pérdidas de vidas humanas, bienes, cosechas, hambre y migraciones. De lo expuesto se desprende la necesidad de propugnar su cuidado.

Las aguas pueden ser clasificadas de la siguiente forma:⁷ En relación al uso este puede catalogarse en consuntivo o no consuntivo. Este último es el que se destina a la generación de hidroelectricidad o fuerza motriz, a la navegación, al desarrollo de la flora y la fauna acuáticas y a las actividades recreativas.

Por el lugar de su presentación natural en superficiales, subterráneas, atmosféricas, marinas y oceánicas. Las aguas superficiales están constituidas por los ríos, arroyos lagos, lagunas y esteros. Sin embargo, desde el punto de vista del volumen, no son las más importantes, ya que representan menos del 1% del total de las reservas del planeta. La

⁶Catalano, Edmundo Fernando, *“Teoría General de los Recursos Naturales”*, Víctor P de Zavalía, Bs. As., 1977, pág. 49.

⁷ Catalano, 1977 ob.cit.

contaminación hídrica (superficial o subterránea) puede ser biológica, química o térmica y la vuelve inútil, según el grado, para consumo humano, para usos recreativos, para ciertos cultivos y aun para usos industriales.⁸

En este trabajo se tratarán en particular las aguas superficiales por ser el ámbito donde se desarrolla la navegación.

La capacidad de carga del agua no es ilimitada, ya que si bien es cierto que existe una permanente transformación natural de los ecosistemas, también un límite de este a la absorción de impactos negativos. Se ha confiado, demasiado, en su aptitud para “autodepurarse” pero ello depende del volumen de la carga y de su naturaleza fisicoquímica, entre otras cuestiones.

Son muchos los estresantes fisicoquímicos que perturban en la actualidad los ecosistemas acuáticos.

Así, al hablar de impactos negativos al ambiente no solo se tiene en consideración las grandes catástrofes, sino también las cotidianas afecciones que, pueden ser aun más perjudiciales. En ese sentido, la descarga “operativa”, los vertidos como consecuencia de la limpieza de tanques, de aguas negras, así como la liberación de aguas de lastre, superaran⁹ los índices de contaminación producida por derrames producidos por abordajes.¹⁰

Las llamadas mareas negras, han revelado la imperiosa necesidad de tomar conciencia de la fragilidad de los espacios en los que se desarrolla la navegación. Así, la protección del medio marino de la contaminación y la utilización “racional” del recurso se ha transformado en un dilema que involucra a la comunidad internacional toda.

Esta problemática, ocupó las primeras planas a nivel mundial a través de grandes derrames de hidrocarburos¹¹ (entre otras sustancias nocivas), que han producido un importante

⁸ Cano, Guillermo J. “Derecho, Política y Administración Ambientales”. Ediciones Delpalma, Bs. As., 1978.

⁹ María Cecilia Gómez Masía. “Prevención de polución por derrame de hidrocarburos: contenido y eficacia del convenio MARPOL 1973/ 1978”. En “Estudios de derecho marítimo en homenaje al Doctor José Domingo Ray”. Dirigido por Diego Chami- 1ª ed.- Buenos Aires: Lexis Nexis Argentina, 2005.

¹⁰ Etimológicamente la palabra abordaje señala el encuentro de dos buques cuyas bordas se tocan, de este modo podríamos definirlo como el siniestro a través del cual colisionan de forma violenta dos o más buques.(Ray, José Domingo. “Derecho de la Navegación” Tº III Abeledo- Perrot, Buenos Aires, 1994)

¹¹ Hidrocarburos, de forma genérica, son los compuestos químicos orgánicos, con moléculas formadas por carbono e hidrogeno. En el “Convenio Internacional de Londres para la Prevención de la Contaminación de las Aguas de Mar por Hidrocarburos” de 1954 al hablar de hidrocarburo en su artículo 1.1 se incluye al petróleo crudo, combustible líquido y pesado y aceites lubricantes. Para el “Convenio Internacional de Londres para

aporte a la degradación de los ecosistemas acuáticos, siendo algunos de ellos: El abordaje del “Torrey Canyon” en 1967 que contaminó las costas de Francia con 30.000 toneladas de petróleo, la pérdida del “Amoco Cadiz” 1978 frente a Finisterre que liberó aproximadamente 230.000 toneladas de petróleo a lo largo de 100 Km de costa, el siniestro del “Exxon- Valdez” en 1989 en Alaska, el “Braer” en 1993, entre otros.

Existe una importante variedad de normas internacionales que establecen un régimen de responsabilidad relativo al volcado de petróleo y otras sustancias nocivas. A continuación analizaré la evolución de la normativa internacional en materia ambiental relativa a la protección de los recursos hídricos, para luego adentrarme en las consecuencias que la misma ha tenido a nivel interno, dedicando un apartado específico a los convenios supranacionales relativos al derrame de hidrocarburos, distinguiendo los que cumplen una función preventiva de los que determinan las indemnizaciones para la reparación de daños.

V.- LA EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVA INTERNACIONAL RELATIVA A LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS HÍDRICOS Y SU REPERCUCIÓN EN LA ARGENTINA

La Conferencia de Estocolmo de 1972, refleja ya un aumento de la preocupación por el medio ambiente en general y en particular sobre el medio marino y la amenazas que le acechan, al dejar sentado en su principio número siete que *“Los Estados deberán tomar todas las medidas posibles para impedir la contaminación de los mares por sustancias que puedan poner en peligro la salud del hombre, dañar los recursos vivos y la vida marina, menoscabar las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otras utilidades legítimas del mar”*.

En el año 1977, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Agua, celebrada en la Ciudad de Mar del Plata, se establecieron principios sobre el uso de los recursos hídricos de forma sistémica.

En este contexto, es que en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, el medio marino tuvo una especial atención cuando en el apartado XII titulado *“Protección y preservación del medio marino”*, se impone la obligación general a los Estados de proteger y preservar el medio marino con arreglo a su política de medio ambiente.

Prevenir la Contaminación por los Buques” de 1973, hidrocarburo es el petróleo en todas sus manifestaciones. (González Lebrero, Rodolfo A., *“Manual de Derecho a la Navegación”*, Depalma, Bs. As. 1979).

Asimismo, en su primer artículo, explica qué debe entenderse por contaminación del medio marino, siendo esta la introducción por el hombre, directa o indirecta, de sustancias o energía, incluidos los estuarios que produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Con posterioridad el Informe Bruntland de 1987 discutiendo el correcto manejo de los recursos naturales para garantizar el progreso humano de forma sostenible, lo define como *“un desarrollo que satisfaga las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades”*.

En esta situación, en 1992 se celebró en Río de Janeiro, Brasil la Cumbre de La Tierra. Como consecuencia de este encuentro se sanciona la Agenda 21 la que en su capítulo 18 de *“Protección de la Calidad y el Suministro de los Recursos de Agua Dulce: Aplicación de Criterios Integrados para el Aprovechamiento, Ordenación y uso de los Recursos de Agua Dulce”* considera a los recursos hídricos como indivisibles, siendo las aguas subterráneas parte indispensable de la organización de estos.

La Comisión para el Desarrollo Sostenible, creada en 1993 por la Organización de las Naciones Unidas, a fin de desarrollar los directrices de la Agenda 21, en mayo de 1998 emitió un documento que trató los principales problemas relativos al agua dulce, con una serie de recomendaciones para los Estados, relativas a la necesidad de velar por el saneamiento ambiental de la misma para prevenir enfermedades, regular los recursos hídricos fijando una política hidrológica nacional y trasnacional basándose en los principios de equidad y en un enfoque integrado de su planificación, distribución, aprovechamiento y ordenación, entre otros puntos.

En el año 2002 tuvo lugar la Cumbre Mundial para el Desarrollo Sostenible en Johannesburgo, Sudáfrica en la que se encomienda realizar un uso eficiente del agua. A su vez, uno de sus principios fundamentales del Plan de Aplicación de la Cumbre es el Manejo Integrado de los Recursos Hídricos, a fin de maximizar el aprovechamiento de los beneficios económicos y sociales de forma equitativa y sustentable.

La evolución de la normativa internacional, ha convergido con la reforma de nuestra ley fundamental, producida en el año 1994, en la protección de los recursos hídricos, junto a

los restantes recursos naturales, como elementos constitutivos del ambiente. Ello, en virtud del nuevo artículo 41 de la Constitución Nacional que incorpora de manera expresa al derecho a un ambiente sano y equilibrado. Otorgando jerarquía constitucional al daño al ambiente expresando la obligación prioritaria de reparar.

Este cambio normativo, generó el contexto para que en 2002 se sancionara la ley 25.675 General del Ambiente, con la que se ha establecido en todo el país, los principios básicos del derecho ambiental. A pesar de no tratar en particular los recursos hídricos, la traigo a mención por dos razones que considero de vital importancia para el presente: (i) Introduce la responsabilidad objetiva, en materia de daño ambiental (Art. 28) y (ii) establece reglas de competencia en materia ambiental (Art. 7 y 32). Ambos puntos los considero relevantes pues son de especial mención en el caso que con este trabajo se pretende estudiar.

Las normas que regulan la navegación y la contaminación de las aguas a raíz de esa actividad, se encuentran especialmente contempladas en la ley de navegación y en la ley 22.190 referida a la prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas u otros elementos del ambiente por agentes contaminantes provenientes de los buques y artefactos navales.

Esta Ley nace con el objetivo de prohibir la descarga de hidrocarburos y sus mezclas por parte de los buques y artefactos navales, fuera del régimen que autorice la reglamentación, estableciendo en consecuencia un régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas u otros elementos del medio ambiente autorizando para llevar a cabo el control y los operativos de limpieza a la Prefectura Naval Argentina y la Administración General de Puertos.

Ante un eventual derrame de hidrocarburos, se atribuye responsabilidad objetiva y solidaria a los propietarios y armadores de los buques o artefactos navales para el pago de los desembolsos que hayan realizado aquellos organismos a fin de ejecutar las acciones de limpieza en la zona afectada. A tal fin las facturas que se emitieren, constituirán “*título ejecutivo suficiente*”,¹² para perseguir su cobro judicial de los gastos en los que se haya incurrido.

¹²Según art. 15

Esta norma es un antecedente de vital importancia, si bien claramente la naturaleza del reembolso no es por el daño al ambiente sino por los gastos erogados por el estado, al nacer en el marco de la ley 21.947 (ratificatoria del Convenio sobre la protección de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias) organiza un mecanismo expeditivo para la solución del problema, otorgando una potencial protección al ambiente, si ese dinero verdaderamente se ha invertido en tareas de remediación

VI.- CONVENIOS INTERNACIONALES RELATIVOS AL DERRAME DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS.

La innumerable serie de infortunios que han ocasionado, durante la navegación, el derrame de sustancias contaminantes (abordajes, varaduras y entre otros), ha llevado a la comunidad internacional a proceder con el dictado de una importante cantidad de normas con el objetivo de establecer un régimen de responsabilidad por derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el medio acuático, unas poseen objetivos netamente preventivos cuando las otras son determinantes de la responsabilidad civil por los daños que se causaren.

VI. A.- NORMAS PREVENTIVAS.

Este tipo de normas, tienen por objeto disminuir las causales de contaminación ocasionadas en la navegación.

Así, en 1954 se suscribió el *Convenio Internacional de Londres para la Prevención de la Contaminación por hidrocarburos al Medio Marino* (OILPOL 54), pionero en conciencia política sobre la importancia del ambiente marino. Esta convención establece medidas de prevención o atenuación de la contaminación tales como la prohibición de vertimiento de hidrocarburos desde los buques en las zonas que se encuentren dentro de las cincuenta millas de la costa, imponiendo responsabilidad cuando el hecho contaminante sea por un acto voluntario, excluyendo los casos de fuerza mayor para evitar daños al buque, a su carga o para salvar vidas humanas, así los supuestos de abordaje o encalladuras quedarían fuera del régimen.

Esta norma fue aprobada por nuestro país por medio de la ley 21.353 en 1976, la misma es aplicable a las embarcaciones registradas en un estado contratante los que asumirán la responsabilidad en relación al cumplimiento de las exigencias que impone. Quedan excluidos del ámbito de aplicación, los buques con menos de 150 toneladas de arqueo, los de

un arqueo inferior a las 500 toneladas (excepto los petroleros), los de guerra o auxiliares de la Marina.

A raíz del naufragio del buque de bandera liberiana “Torrey Canyon”, motivando por la Organización Marítima Internacional (OMI) se suscribe en Bruselas en el año 1969 el *Convenio Internacional relativo a la intervención en Alta Mar en casos de siniestros que causen contaminación por hidrocarburos*, ratificado por Argentina por la Ley 23.456. El mismo, autoriza a los Estados contratantes a intervenir y tomar las medidas necesarias, a fin de prevenir, mitigar o eliminar el peligro grave e inminente de los países cuyas costas o adyacentes fueren amenazadas por la contaminación que se pudiere producir por un siniestro en alta mar. Antes de tomar compostura alguna se debe: consultar y notificar los pasos a seguir a los Estados que puedan resultar afectados por la medida; consultar peritos independientes de las lista de la O.M.I.; evitar el riesgo a la vida humana, y facilitar la repatriación de los tripulantes.

En este contexto, Argentina adopta por medio de ley 21.947 el *Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias*, cuya entrada en vigor tuvo lugar en 1975. El objetivo principal de esta norma, es prevenir el vertido intencional de diferentes materiales o desechos generados en tierra (ej. fangos cloacales).

La modificación de la modalidad de la navegación, el tipo de cargas y construcción naval, el incremento del transporte de productos químicos, y la progresiva inquietud por el ambiente evidenció las falencias y la necesidad de modificar las normas en análisis.

Sucediendo al convenio OILPOL 54, es ratificado por Argentina mediante ley 24.098 en el año 1992 el *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques* (MARPOL 73/78) nacido en el año 1973, con el objetivo de comprender la protección y prevención de otras sustancias contaminantes transportadas o producidas por buques, importando innovaciones tecnológicas en la construcción de buques tanques, siendo la más saliente la exigencia del doble casco. Comprende 6 anexos relativos a: (i) Hidrocarburos; (ii) Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel; (iii) Aguas Sucias de los buques; (iv) Basuras de los Buques y (v) Contaminación atmosférica provenientes de buques.

Unos de los tratados transnacionales más antiguos destinados a incrementar la seguridad de la navegación son los *Convenios internacionales para la seguridad de la vida*

humana en el mar (SOLAS), generados a partir de 1914, como consecuencia del hundimiento del Titanic.

Luego, en el año 1974 se aprobó un nuevo convenio SOLAS derogando los anteriores, cuyo capítulo VII establece específicamente el régimen de transporte de mercaderías peligrosas por mar, siendo suscripto por nuestro país mediante la ley 22.079.

Posteriormente, se firmó en Londres en 1990 el *Convenio sobre Cooperación Preparación y Lucha contra la Contaminación Marítima por Hidrocarburos* ratificado por Argentina mediante ley 24.292, estableciendo un régimen de ayuda, planificación y coordinación multilateral entre los países suscribientes.

VI. B.- NORMAS INDEMNIZATORIAS

Como hemos visto, es cuantioso y complejo el enredado marco normativo que se ha dictado a nivel internacional con el esfuerzo de evitar, a menudo sin éxito, la contaminación de los medios acuáticos derivada de la navegación.

En este contexto, en reiteradas ocasiones, lamentablemente, la comunidad internacional no ha logrado impedir los impactos negativos a los recursos hídricos por lo que se ha encomendado la redacción de una serie de convenios para hacer frente a los daños generados, este tipo de normas, rigen la reparación patrimonial una vez que el perjuicio ha sido causado.

En este contexto y a raíz del siniestro del “Torrey Canyon” se redactó la *Convención Internacional sobre la Responsabilidad Civil por los daños derivados de la contaminación por hidrocarburos* (CLC) y el *Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por contaminación de hidrocarburos* los trataremos seguidamente.

La CLC entró en vigor en el año 1969, siendo ratificada por nuestro país en 1999 por medio de la ley 25.137, con el mismo se persigue garantizar la reparación de las víctimas de daños producto de la contaminación por hidrocarburos, sentando la responsabilidad en cabeza del propietario del buque que ocasionó el suceso.

Sufriendo varias modificaciones, a través de los protocolos de los años 1976; 1984 y 1992, se encuentra finalmente vigente, esta última, siendo aplicable a: las acciones preventivas o tendientes a minimizar los daños ocasionados y a los perjuicios generados por la contaminación en territorio de un país suscribiente del convenio. A tal fin define el “*daño por contaminación*” como “*toda pérdida o daño causado fuera del buque por la impurificación*

resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan”, incluyendo así los daños a los bienes, el daño ambiente y los perjuicios que de ambos se deriven. Conceptualiza además hidrocarburo diciendo que son “todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fuel-oil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten estos a bordo de un buque como carga o en depósitos de combustible líquido”.

En cuanto a la responsabilidad esta es de corte objetiva, canalizada en cabeza del propietario del buque al tiempo de producirse el siniestro, si fuesen varios eventos a la época del primero de estos. De esta manera quedan fuera otros posibles responsables, el fundamento es la sencilla ubicación e identificación de este sujeto.

Existen causas por las cuales el propietario puede ser exonerado de responsabilidad, mas debe acreditar que el hecho se produjo por: actos de guerra, hostilidades, o insurrección, un fenómeno natural imprevisible o inevitable e irresistible, acción u omisión deliberada de un tercero, culpa de la víctima, o por desidia de un gobierno o autoridad competente en el cuidado y mantenimiento de luces, u otras ayudas a la navegación.

En relación a la indemnización por los daños al ambiente, será responsable por la pérdida de los beneficios resultante del deterioro, pero limitado al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o a tomarse.

El CLC 1969, otorgó la posibilidad de limitar financieramente la responsabilidad del propietario, fijando un tope indemnizatorio por suceso, en 2 mil Francos Poincaré (F.P.) por tonelada de arqueado del buque hasta un máximo de 210 millones F.P. No pudiendo hacer uso de la limitación si el hecho fue causado por una falta personal del propietario.

A lo largo de los diferentes protocolos, se han ido aumentando los valores de la limitación, asimismo en el CLC PROT 1976 se cambio la moneda de cuenta a derechos especiales de giro (DEG). En el CLC PROT 1992, se modifica nuevamente los importes estableciéndolos en 3 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueado no exceda las 5 mil toneladas y para buques cuyo arqueado exceda el indicado, por cada toneladas de arqueado adicional se añadirá 420 unidades de cuenta, con un tope de 59,7 millones de unidades de cuenta. Finalmente, en el año 2000 se realiza una nueva reforma, elevándose los 3 millones a 4.510.000 unidades de cuanta, y los 420 a 631 unidades de cuenta; fijando el tope máximo en 89.770.000 unidades.

Para que estos beneficios operen, se exige que los buques mantengan un seguro u otra garantía financiera por sumas equivalentes a la responsabilidad total del propietario en un suceso.

La convención sobre responsabilidad civil, se complementa con la constitución de un fondo nacido en el año 1971, regulado en el *Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por contaminación de hidrocarburos*.

Este régimen internacional, independiente y voluntario, tiene por objeto proporcionar una indemnización adicional a las víctimas de contaminación por hidrocarburos, procedente de la carga de buques tanques. Es un sistema subsidiario pues actúa en la medida que sea insuficiente la reparación que preste el CLC, otorgando un respaldo adicional una vez alcanzados los topes de resarcimiento establecidos por este tratado.

El Fondo, es una organización internacional con personalidad jurídica, que se constituye mediante contribuciones efectuadas por las empresas importadoras de hidrocarburos

Operan las mismas exenciones de responsabilidad que en el CLC PROT 1992, y se han modificado en igualdad de oportunidades. Así, el FUND PROT 1992, estableció una compensación a los propietarios y a sus fiadores por la porción del límite total de su responsabilidad que les obliga a pagar el CLC cuando: (i) exceda de 100 unidades de cuenta, 1.500 unidades monetarias por tonelada del barco, o de la cantidad de 8.333.000 unidades de cuenta o 125 millones de unidades monetarias si ésta fuera menor; y (ii) no exceda de 133 unidades de cuenta o 2 mil unidades monetarias por tonelada, o de 14 millones de unidades de cuenta o 210 millones de unidades monetarias si ésta fuera menor. Sin embargo, el Fondo es exonerado de esta obligación, si el daño fuera consecuencia de la falta intencionada del propietario.

A su vez, el Fondo opera sólo a petición del propietario, y siempre que éste haya suscrito un seguro u otra garantía financiera que cubra la parte de su responsabilidad derivada del CLC hasta una cantidad equivalente a 100 unidades de cuenta o 1.500 unidades monetarias por tonelada de arqueado del buque o de 8.333.000 unidades de cuenta o 125 millones de unidades monetarias, si esta fuera menor.

VII.- EL DERRAME DE HIDROCARBUROS EN LAS COSTAS DE MAGDALENA EN ENERO DE 1999

Debemos destacar que en Argentina no hemos sido ajenos a los siniestros que producen las llamadas mareas negras. Así, el 15 de enero de 1999 cuando el buque tanque *Estrella Pampeana*, (propiedad de la empresa anglo-holandesa Shell, de bandera liberiana matriculado en Monrovia), navegaba desde Santa Cruz, con destino al puerto Dock Sud de Buenos Aires con 37.161,710 m³ de crudo Hydra¹³ de origen submarino, proveniente de Tierra del Fuego, en los alrededores del Km 93 del canal intermedio del estuario del Río de la Plata, colisionó con el porta contenedores de bandera alemana *Sea Paraná* (perteneciente a la empresa Schiffahrts-Gesellschaft MS "Primus" mbH & Co.), produciéndose a partir de allí lo que posteriormente sería considerado el mayor derrame de petróleo en agua dulce.

Producto del abordaje se derramaron, aproximadamente, 5.500 m³ de crudo los que impactaron fundamentalmente en la ribera del partido de Magdalena, al noreste de la Provincia de Buenos Aires. Además del impacto del hidrocarburo en sí mismo, las tareas de saneamiento llevadas adelante por la empresa Shell, resultaron sumamente destructivas. Las actividades de carpida y la utilización de maquinaria pesada, produjeron la erradicación de rizomas y herbáceas, generando la alteración de las comunidades de juncales y césped ribereño. Los cortes de vegetación excesivos también generaron una sucesión vegetal secundaria particularmente en arroyos.¹⁴ Independientemente de estas acciones, importantes volúmenes de crudo no removidas fueron dispersadas por las crecidas de los días 29 de enero y 7 de febrero, de dicho año, donde la marea llegó a los 3,30 metros alcanzando nuevas zonas.

En la costa afectada existen balnearios municipales de uso recreativo y turístico, comercios y pobladores, así como el Parque Costero del Sur, una reserva de biosfera, declarada por la Man and biosphere -hombre y biosfera- de la UNESCO, por la importancia ecológica de su flora y fauna autóctona, representativa del ecosistema natural existente en la ribera del Río de La Plata.

¹³ Crudo de bajo contenido de azufre y de metales pesados. El crudo recuperado del Río de la Plata no tenía casi contenido de nafta. De esto y de su composición general se ha deducido que la pérdida por evaporación fue entre el 40 y el 45% que es una contribución a los gases de efecto invernadero. Informe AP 1999. <http://www.alaplastica.org.ar/informe99.pdf>

¹⁴ Marcel Achkar. "Seguimiento del impacto del derrame de petróleo propiedad de la empresa Shell en la vegetación de la faja costera de Magdalena a partir de trabajo de campo y utilización de sensores remotos y SIG". <http://www.alaplastica.org.ar/informe09.pdf>

Las víctimas fueron suelos, aguas superficiales y subterráneas, arroyos y márgenes interiores, playas, costas, flora y fauna, pobladores y otros trabajadores que no solo vieron afectada sus actividades sociales, culturales y productivas, sino que vieron afectada gravemente su salud, y otros fallecieron.

No siendo objeto del presente el análisis de los conflictos judiciales que se generaron como consecuencia del derrame, no me detendré a comentar los vaivenes procesales en los que se han vistos sometidos esos expedientes, pues por su cantidad y complejidad requerirían un análisis particularizado del tema.

VIII.- CONSECUENCIAS JURÍDICAS POLÍTICAS Y SOCIALES

Contextualizar históricamente un suceso nos permite encontrar, a veces, respuestas a problemáticas actuales, por lo que a continuación intentaré abordar en perspectiva histórica, las consecuencias sociales, jurídicas y políticas que acarreó el abordaje ocurrido en las costas de Magdalena, a fin de brindar un hilo de luz a la problemática relativa a la disyuntiva existente entre la remediación de los efectos negativos al ambiente y el daño a través del ambiente.

Entiendo, a efectos de este trabajo, como consecuencias jurídicas políticas y sociales las relacionadas con los efectos que tuvo la grave afección al ambiente, producida en enero de 1999, a nivel normativo para nuestro país, a nivel judicial, y a nivel social, es decir, la reacción de la comunidad local, frente a los hechos.

En este aspecto, así como el siniestro del “Torrey Canyon”, produjo el estudio y redacción de importantes normas internacionales, en la Argentina el abordaje y posterior derrame de hidrocarburos en las costas bonaerenses de Magdalena, produjo en el mes de agosto de 1999 la sanción de la ley 25.137, a efectos de ratificar dos convenciones, vigentes a nivel internacional desde los años setenta, estas son la *Convención Internacional sobre la Responsabilidad Civil por los daños derivados de la contaminación por hidrocarburos* y el *Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por contaminación de hidrocarburos*.

Ello generó, un cambio en la estructura jurídica relativa al derrame de hidrocarburos y a la prevención de eventos de esta especie. De esta forma, se modifican sus notas caracterizantes estableciendo una responsabilidad encausada en el propietario registral del buque, el que responderá por el hecho sin perjuicio de sus facultades para repetir, las sumas

abonadas, contra quienes resulten efectivamente culpables, limitada a una suma de dinero determinada si es que, con un factor de atribución de corte objetivo lo que implica que no se tendrá en cuenta la culpa o el dolo en el actuar sino el riesgo creado por la actividad.

Asimismo, se sancionaron una importante serie de normas a efectos de armonizar nuestro sistema jurídico con los convenio ratificados, ejemplo de ello es la sanción del decreto 151 de 2004, relativo a la emisión de certificados para buques matriculados en el país destinados al transporte de hidrocarburos a granel, la resolución 791/2005 de la Secretaría de Energía destinada especialmente al mecanismo por el cual las empresas productoras, refinadoras y comercializadoras de hidrocarburos y fuel oil, aportarán a la constitución del fondo que se crea con la sanción del convenio de 1971, entre otras.

A raíz del derrame en estudio se sucedieron una importante cantidad de reclamos judiciales siendo algunos de los mismos “Municipalidad de Magdalena c/ Shell CAPSA y otros s/ disposición de residuos peligrosos”; “Municipalidad de Magdalena c/ Shell CAPSA y otros s/ ordinario, recomposición del medio ambiente”; "Shell CAPSA c/ Cap. y/o Prop. y/o Arm. Bq. Sea Paraná s/ abordaje”, “B/T Estrella Pampeana y B/M Sea Paraná s/ colisión y posterior derrame de hidrocarburo”; “Aguayo, María Cecilia y otros c/Shell CAPSA y otros s/Daños y Perjuicios”; “Fediuk Leonardo Nicolas c/ Municipalidad de Magdalena s/ amparo” sumado a ello se iniciaron acciones individuales de los vecinos por los daños y perjuicios sufridos, entre otras.

Como se observa, el evento ha tenido cuantiosas repercusiones sociales, sin ir más lejos la preocupación que ha ocasionado en la población se ve reflejada en la creación de un sitio web¹⁵, dedicado exclusivamente a las inquietudes de la comunidad local relativa a los daños que ha ocasionado el siniestro, publicando avances y retrocesos de las causas, citaciones a reuniones, entre cuestiones de importancia.

Este complejo entramado de derivaciones sociales confluyó en un plebiscito que tuvo lugar el 17 de mayo de 2009, impulsado por el municipio de Magdalena relativo a un acuerdo¹⁶ con la empresa Shell. El mismo prevé el cobro de 9.500.000 dólares a modo de “transacción” con efectos conciliatorios, no implicando un reconocimiento de responsabilidad por parte de la compañía respecto de los hechos y el derecho que se les imputan en todas las

¹⁵ <http://www.petroleomagdalena.com>

¹⁶El acuerdo se acompaña en el anexo documental N° 2

causas existentes entre ambos sujetos suscitadas a raíz del abordaje, a su vez, tampoco se compromete la comuna a destinar ese dinero al cese, recomposición y/o remediación del daño ambiental originado a raíz del derrame.

La consulta popular a pesar de no ser vinculante, contó la participación del 25% del padrón electoral. Siendo el 77% de los sufragios emitidos a favor de la ratificación del convenio¹⁷, la propuesta fue elevada de forma expedita al Concejo Deliberante de Magdalena, quien junto al Poder Ejecutivo local refrendaron el acuerdo.

Los medios de comunicación locales desatendieron la disconformidad vecinal, desoyendo las voces de las organizaciones ambientales. Así, los tres medios gráficos (El periodista; Magdalena Su gente, sus cosas y El Tribuno), los tres medios radiales (FM Contemporánea, FM Victoria y FM Ciudad) y el Canal 4 de televisión local, apoyaron el acuerdo por considerarlo un crecimiento para el municipio.¹⁸

El acuerdo aún no ha sido presentado a homologación ante el juzgado que interviene en las causas, mas el mismo fue objetado por sus graves irregularidades por un joven magdalenense quien con el patrocinio de la Asociación Argentina de Abogados Ambientalistas, se presento judicialmente a efectos de solicitar la impugnación del mismo.

No trataré en el presente más cuestiones atinentes al acuerdo, que las precisadas, por ser materia ajena al tema en estudio, a pesar de precisar mi disconformidad respecto del mismo, en virtud de su nulidad absoluta, pues entiendo que no son cuestiones disponibles y por ende no transables.

Impulsando, estos desafortunados acontecimientos un perjuicio de inigualable envergadura, en el ecosistema costero bonaerense, implicaron asimismo un avance normativo para la Argentina ya que con la ratificación de los convenios que se comentaran *ut supra*, nos hemos puesto a tono con el nivel de reglas que rigen internacionalmente respecto del derrame de hidrocarburos.

IX.- REFLEXIONES FINALES:

Examinado el proceso que dio origen a nuestra realidad actual, podemos reflexionar que así como a nivel internacional se reformuló, de forma casuística, la normativa relativa a derrames de hidrocarburos, Argentina no ha sido ajena a este tipo de reacción, de esta forma,

¹⁷ <http://www.eldia.com.ar/edis/20091011/laciudad12.htm>

¹⁸ <http://vecinosenred.blogspot.com/2009/05/magdalena-el-acuerdo-secreto-del.html>

tuvo que ocurrir el siniestro en las costas de Magdalena, para que nuestro país se propusiera ratificar normas vigentes a nivel internacional desde hacía ya veinte años.

La causalidad entre siniestros y esquemas normativos es absolutamente directa. Ejemplo de esta intensa vinculación con los casos históricos lo son los *Convenios internacionales para la seguridad de la vida humana en el mar*, generados a partir de 1914, como consecuencia del hundimiento del Titanic, así como también el desastre del Torrey Canyon que dio lugar a la *Convención Internacional sobre la Responsabilidad Civil por los daños derivados de la contaminación por hidrocarburos* de 1969 y al *Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por contaminación de hidrocarburos*, entre muchos otros casos.

Ahora bien, analizada nuestra herencia normativa relativa a la protección de los ecosistemas acuáticos, en especial referida al derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, resta el más importante de los desafíos, esto es la toma de conciencia por la comunidad toda, en relación a la importancia que tienen los elementos constitutivos del ambiente para la raza humana.

Muchas de las pérdidas ocasionadas por el derrame fueron únicas e irrepetibles. Pérdidas de todas las especies, incluyendo vidas humanas, no han sido suficientes para comprometer a la sociedad a actuar con la rapidez y eficacia necesaria para remediar los impactos negativos al ambiente.

La primacía relativa al interés en el provecho económico que se pudiere obtener de los procesos judiciales sobre cese de daño y recomposición del ambiente natural, nos esclavizan a seguir siendo víctimas de tristes elucubraciones y negociados que poco tienden al provecho de la comunidad, sino al simple beneficio económico de unos pocos, lo que no podemos pasar por alto, y mucho menos apoyar, pues nos afectará a todos.

Finalmente, cabe preguntarse si es correcto el camino tomado y de no ser así cuál es la senda correcta para la construcción de un porvenir que combine de manera eficaz los imperativos de la democracia y del desarrollo humano sustentable.

X.-BIBLIOGRAFÍA:

María Cecilia Gómez Masía. *“Prevención de polución por derrame de hidrocarburos: contenido y eficacia del convenio MARPOL 1973/ 1978”*. En *“Estudios de derecho marítimo*

en homenaje al Doctor José Domingo Ray". Dirigido por Diego Chami- 1ª ed.- Buenos Aires: Lexis Nexis Argentina, 2005.

Edgar Ramón Gigena. *"La protección de los espacios acuáticos frente a la contaminación producida por derrame de hidrocarburo y otras sustancias nocivas"*. Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la UNLP n° 37 Año 4.

Pamela Tolosa y Melisa Romero. *"La responsabilidad por daños ambientales derivados de derrames de hidrocarburos derivados de derrames de hidrocarburos en casos de abordajes marítimos"*. Revista de Derecho Ambiental N° 17.

La protección ambiental de las aguas en Argentina, Zuloaga, Josefina. Publicado en: Sup. Act. 17/02/2009

Catalano, Edmundo Fernando, *"Teoría General de los Recursos Naturales"*, Víctor P de Zavalía, Buenos Aires, 1977.

Zlata Drnas de Clement, *"El Principio de Precaución Ambiental, la Practica Argentina"*, Lerner Editora S.R.L., Córdoba, 2008.

Pierini Alicia; Lorences Valentin y Comparatore Luís; *"Derecho ambiental: aportes para una mejor planificación, gestión y control en materia ambiental metropolitana"*. Editorial Universidad, Buenos Aires, 2007.

Montiel Luis Beltran. *"Curso de Derecho de la Navegación"*. Astrea. Buenos Aires, 1975.

Domínguez Ana, Marcel Achkar, Lauce Freyre, Lic. Marcelo Miranda y Alejandro Meitin Informe III: *"Seguimiento del impacto del derrame de petróleo propiedad de la empresa Shell en la vegetación de la faja costera de Magdalena a partir de trabajo de campo y utilización de sensores remotos y SIG"* Magdalena. 1999 – 2009.

Pastorino, Leonardo Fabio *"Derecho Agrario Argentino"*, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 2009.

Pastorino, Leonardo Fabio (Director), *"El Agua"*, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata y Ediciones Cooperativas, Buenos Aires, 2009.

Pastorino, Leonardo Fabio. *"El Daño al Ambiente"*. 1ed. Lexis Nexis, Buenos Aires, 2005.

Mathus Escorihuela, Miguel, “*Derecho y administración de aguas*”, Edición propia, Mendoza, 2007.

Ray, José Domingo, “*Derecho de la Navegación*”, Abeledo Perrot Buenos Aires 1994.

Gonzáles Lebrero, Rodolfo A., “*Manual de Derecho a la Navegación*”, Depalma, Bs. As. 1979.

Pigretti Eduardo A. “*Derecho de los Recursos Naturales*”. La Ley, Buenos Aires, 1971.

Ray, José Domingo. “*Derecho de la Navegación*” Tº II y III Abeledo- Perrot, Buenos Aires, 1994.

XI.- BIBLIOGRAFIA METODOLOGICA

Sandler, Héctor Raúl. “*Cómo hacer una monografía en derecho*”. Buenos Aires, UBA. Facultad de Derecho, 2004.

Umberto Eco. “*Como se hace una Tesis*”. Gedisa Mexicana SA, México, D.F., 24º Reimpresión 2000.

Ezequiel Ander- Egg “*Técnicas de investigación social*”, 24ª edición, Buenos Aires, Editorial Lumen, 1995.

XII.- OTRAS FUENTES DE INFORMACION

<http://www.petroleomagdalena.com>

<http://www.alaplastica.org.ar>

<http://www.educarparaconservar.org>

ANEXO I:

Imágenes del derrame de hidrocarburos en las costas de La Ciudad de Magdalena, Provincia de Buenos Aires. Extraídas de <http://www.petroleomagdalena.com>







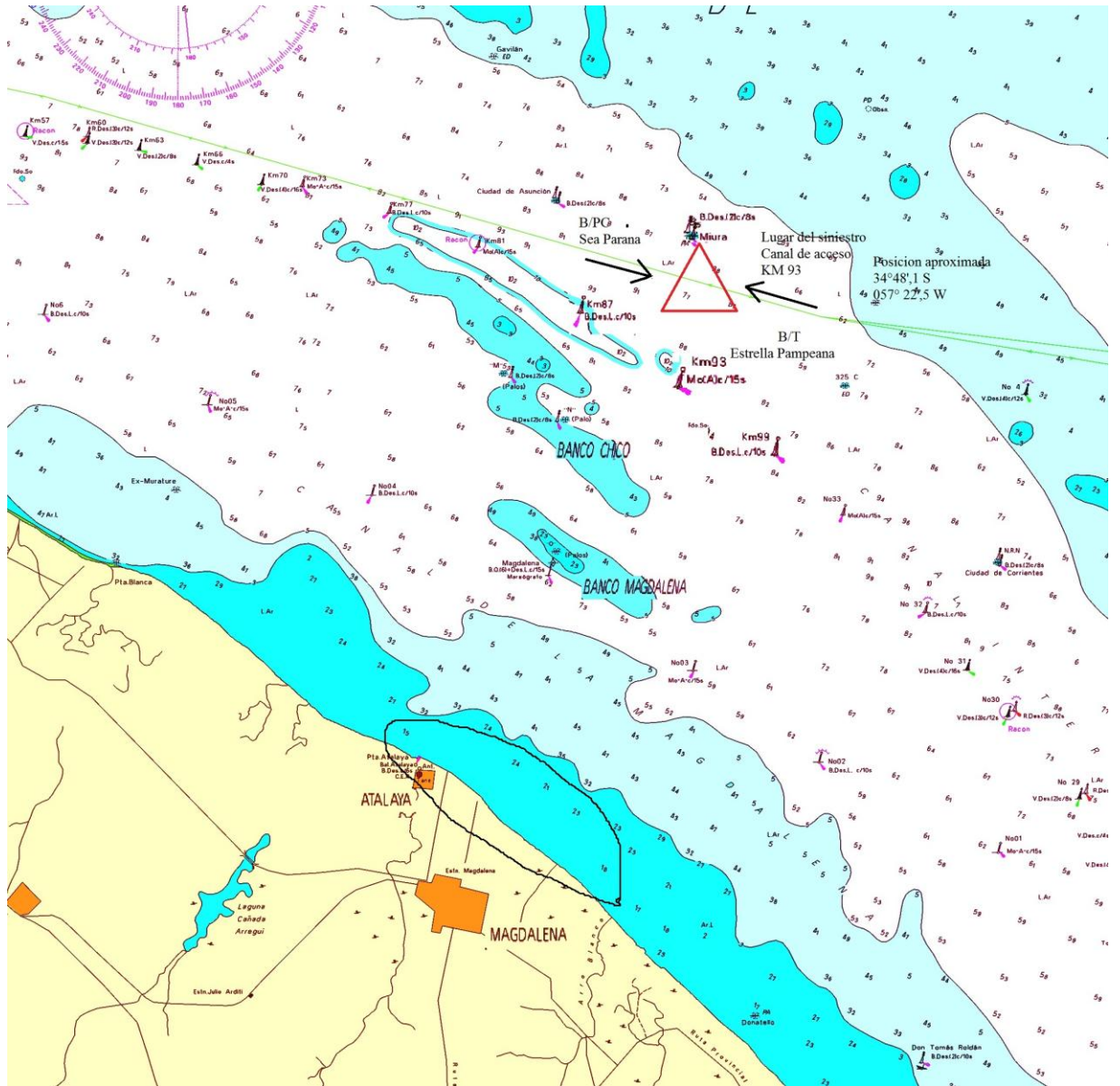


19

¹⁹ http://www.eldia.com.ar/edis/20090502/fotos_g/laciudad17.jpg

ANEXO II:

Extracto de la Carta Náutica de posición de los Buques “Sea Paraná” y “Estrella Pampeana”.



ANEXO III

Acta acuerdo suscripta por la Municipalidad de Magdalena y la empresa Shell.

ACTA DE ACUERDO

Entre la Municipalidad de Magdalena, representada por su Intendente el Sr. Fernando Carballo, *ad referendum* del Honorable Concejo Deliberante de Magdalena, con domicilio especial constituido a los efectos de este acuerdo en calle Patricio Brenan número 970 de la Ciudad de Magdalena (de aquí en adelante, LA ACTORA), y su profesional apoderado y patrocinante, Dr. Carlos Eduardo Rojas, por una parte; y, SHELL C.A.P.S.A., representada por el Ing. Juan José Aranguren, en su carácter de Presidente, con domicilio real en la Avenida R. S. Peña 788 y constituido en Avenida Corrientes 545, 6° Piso, ambos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; y sus profesionales patrocinantes Dres. Jorge Marcelo Radovich y Gustavo A. Ruggiero y la Agencia Marítima Robinson S.A.C.F. e I., agentes marítimos y representantes legales del Capitán y/o Propietarios y/o Armadores del buque de bandera alemana "SEA PARANA", representada por los Dres. Carlos Raúl Lesmi y Hugo César Moreno, con domicilio constituido en la Calle Lavalle 421 1° Piso, de esta Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por la otra (de aquí en adelante, LOS DEMANDADOS) y, en relación con los alegados perjuicios que LA ACTORA imputa al derrame de hidrocarburos generado a partir de la colisión de los buques ESTRELLA PAMPEANA y SEA PARANA, ocurrida el 15 de enero de 1999, en las proximidades del Km. 93 del Canal Intermedio del Río de la Plata, se conviene cuanto sigue:

PRIMERA: Como consecuencia del siniestro *ut supra* individualizado, LA ACTORA alegó haber sufrido diversos perjuicios que motivaron su reclamo en las actuaciones iniciadas por ante los Juzgados Federales de Primera Instancia N° 4, Secretaría N° 11 y Juzgado N° 2, Secretaría N° 4 de la Ciudad de La Plata, caratuladas "Municipalidad de Magdalena c/Shell C.A.P.S.A. y otros s/ Daños y Perjuicios" Expte. Nro. 31.810 antes 15.795; "Municipalidad de Magdalena c/ Shell C.A.P.S.A. s/ Demanda Obligación de Hacer: Correcta

Valor Agregado en los casos en que así correspondiera, y estarán sujetos a las retenciones y percepciones de ley.

(c) Oportunamente LOS DEMANDADOS abonarán la tasa judicial que se determine, una vez homologado el presente ACTA DE ACUERDO.

(d) LOS DEMANDADOS se harán cargo asimismo de los honorarios que en definitiva se determinen a favor de los peritos designados de oficio que intervinieron en los expedientes mencionados en la Clausula PRIMERA. El abono a los respectivos consultores técnicos de las partes se pacta en el orden causado, comprometiéndose LA ACTORA a mantener indemnes a LOS DEMANDADOS por cualquier suma que se les reclamara por parte de expertos o profesionales contratados por LA ACTORA o en su nombre.

(e) Ni LOS DEMANDADOS ni sus letrados tendrán derecho a percibir de LA ACTORA honorarios que hubieran sido impuestos a la misma en calidad de costas.

CUARTA: LA ACTORA acepta dicha oferta y su forma de pago, haciendo constar que, una vez abonada la suma acordada, desistirá de los procesos iniciados, y del derecho ejercido en los expedientes judiciales individualizados en la CLAUSULA PRIMERA y/o en los procesos administrativos o criminales vinculados a ésta y manifiesta no tener nada más que reclamar de Shell C.A.P.S.A. en ningún carácter, ni del Capitán y/o Propietarios y/o Armadores del buque de bandera alemana "SEA PARANA", ni de sus respectivos aseguradores, por ninguno de los conceptos que dieran origen a los juicios mencionados en la CLAUSULA PRIMERA, ni ningún otro vinculado a los mismos hechos alegados.

QUINTA: Las partes convienen la siguiente metodología para hacer efectivo este acuerdo:

1. El Intendente Municipal de Magdalena impulsará, por medio de propuesta que elevará al Honorable Concejo Deliberante de Magdalena, antes del 30 de abril de 2009, la aprobación del presente ACTA DE ACUERDO, pudiendo proponer la convocatoria a una consulta popular referendun o plebiscito de carácter no vinculante.
2. El Intendente de Magdalena obtendrá el acuerdo de los letrados que intervinieron en representación o patrocinio de LA ACTORA.

"SHELL C.A.P.S.A. c/Capitán y Otros del buque 'SEA PARANA' s/ Abordaje" (Expte. N° 639/99) y "AGENCIA MARÍTIMA ROBINSON S.A.C.F. e l. c/SHELL C.A.P.S.A. s/Abordaje" (Expte. N° 11.727/01, acumulado al anterior), que tramitan por ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 3, Secretaría N° 5 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires), o en las vinculadas con las demás causas judiciales y/o administrativas que tuvieran lugar como consecuencia del abordaje y derrame ocurridos el 15 de enero de 1999.

TERCERA: Que, a tales efectos, LOS DEMANDADOS, sin reconocer hechos ni derechos, ofrecen:

(a) abonar a LA ACTORA la cantidad de Dólares Estadounidenses NUEVE MILLONES QUINIENTOS MIL (US\$ 9.500.000.00.-), los que serán transferidos a la cuenta que LA ACTORA determine en la sucursal Magdalena del Banco de la Provincia de Buenos Aires, pudiendo ésta optar por su equivalente en pesos al tipo de cambio vendedor del Banco de la Nación Argentina al cierre del día hábil anterior al del efectivo pago. Dicho pago se considerará total y definitivo de los reclamos incoados en los autos judiciales individualizados en la Cláusula PRIMERA, incluyéndose en dicha suma el capital e intereses. Los gastos se encuentran también incluidos salvo aquéllos respecto de los cuales se especifica lo contrario *infra*.

(b) Abonar el diez por ciento (10%) de la suma indicada en el literal (a) de esta Cláusula en concepto de único honorario a los letrados que intervinieron en representación o patrocinio de LA ACTORA en los procesos individualizados en la Cláusula PRIMERA y/o en los procesos administrativos o criminales vinculados a ellos. Los honorarios se distribuirán entre los profesionales que intervinieron en nombre de LA ACTORA o la patrocinaron en las causas judiciales mencionadas, en la forma que dichos letrados lo acuerden y hagan saber de manera conjunta. LA ACTORA se obliga a mantener indemnes a LOS DEMANDADOS para el caso que existieran reclamaciones de otros profesionales por su actuación en las causas mencionadas en la Cláusula PRIMERA y/o en los procesos administrativos o criminales

Valor Agregado en los casos en que así correspondiera, y estarán sujetos a las retenciones y percepciones de ley.

(c) Oportunamente LOS DEMANDADOS abonarán la tasa judicial que se determine, una vez homologado el presente ACTA DE ACUERDO.

(d) LOS DEMANDADOS se harán cargo asimismo de los honorarios que en definitiva se determinen a favor de los peritos designados de oficio que intervinieron en los expedientes mencionados en la Clausula PRIMERA. El abono a los respectivos consultores técnicos de las partes se pacta en el orden causado, comprometiéndose LA ACTORA a mantener indemnes a LOS DEMANDADOS por cualquier suma que se les reclamara por parte de expertos o profesionales contratados por LA ACTORA o en su nombre.

(e) Ni LOS DEMANDADOS ni sus letrados tendrán derecho a percibir de LA ACTORA honorarios que hubieran sido impuestos a la misma en calidad de costas.

CUARTA: LA ACTORA acepta dicha oferta y su forma de pago, haciendo constar que, una vez abonada la suma acordada, desistirá de los procesos iniciados, y del derecho ejercido en los expedientes judiciales individualizados en la CLAUSULA PRIMERA y/o en los procesos administrativos o criminales vinculados a ésta y manifiesta no tener nada más que reclamar de Shell C.A.P.S.A. en ningún carácter, ni del Capitán y/o Propietarios y/o Armadores del buque de bandera alemana "SEA PARANA", ni de sus respectivos aseguradores, por ninguno de los conceptos que dieran origen a los juicios mencionados en la CLAUSULA PRIMERA, ni ningún otro vinculado a los mismos hechos alegados.

QUINTA: Las partes convienen la siguiente metodología para hacer efectivo este acuerdo:

1. El Intendente Municipal de Magdalena impulsará, por medio de propuesta que elevará al Honorable Concejo Deliberante de Magdalena, antes del 30 de abril de 2009, la aprobación del presente ACTA DE ACUERDO, pudiendo proponer la convocatoria a una consulta popular, referéndum o plebiscito de carácter no vinculante.
2. El Intendente de Magdalena obtendrá el acuerdo de los letrados que intervinieron en representación o patrocinio de LA ACTORA.

procesos individualizados en la Cláusula PRIMERA y/o en los administrativos o criminales vinculados a ellos, a saber: Dr. Carlos Daniel Silva, Dr. Gastón Federico Mesel, Dr. Alberto Daniel Piotti, Dra. Bárbara N. Hrzina y Dr. Carlos Eduardo Rojas; con el monto mencionado en la Cláusula TERCERA (b) y la distribución del mismo entre ellos considerando la actuación y trabajos realizados por cada uno de ellos y manifestando que a partir de su percepción no tendrán más que reclamar en relación a los procesos mencionados en la cláusula PRIMERA.-----

3. Aprobado el acuerdo por el Concejo Deliberante y los letrados intervinientes conforme lo indicado más arriba, las obligaciones dimanantes del presente ACTA DE ACUERDO entrarán en vigencia, por lo que las aprobaciones mencionadas en los puntos 1 y 2 de esta Cláusula QUINTA, revisten el carácter de condiciones suspensivas del cumplimiento de las obligaciones del presente ACTA ACUERDO, con la sola excepción de lo contemplado en las Cláusulas SÉPTIMA y DÉCIMA, en virtud de su propia naturaleza.-----
4. Complimentados en forma positiva los actos de los puntos 1 y 2 de esta Cláusula QUINTA, el presente ACTA DE ACUERDO se presentará al Juzgado y Secretaría intervinientes en el momento del pedido, solicitando su homologación. La tramitación de esta homologación quedará a cargo del letrado de LA ACTORA, Dr. Carlos Eduardo Rojas, a cuyo efecto las partes se comprometen a suscribir los escritos pertinentes.-----
5. Los DEMANDADOS tendrán un plazo de treinta y cinco (35) días corridos para proceder al pago de las sumas comprometidas, a contar desde la fecha de notificación de la resolución que homologue el ACTA DE ACUERDO.-----
6. Dicho pago se efectuará en la forma especificada en el punto (a) de la Cláusula TERCERA del presente, con intervención del Notario Público que LOS DEMANDADOS designen para certificación de las firmas y calidades que se inserten tanto en los recibos, como en los escritos referidos en el punto siguiente. La designación del Notario y los gastos derivados de su intervención serán a cargo de LOS DEMANDADOS.-----

CH

CH

CH

CH

En el momento de la percepción de la suma correspondiente a LA ACTORA y cada uno de sus letrados, aquella y los profesionales a los que se le abonen en dicha oportunidad sus honorarios, deberán otorgar recibo en legal forma y, además, suscribir y entregar a LOS DEMANDADOS el correspondiente escrito de petición de que se hagan extensivos los efectos de la homologación del presente en el proceso de daños y perjuicios, a los demás expedientes que los vinculan procesalmente, para ser presentados en el Juzgado y Secretaría donde tramiten los autos citados en la CLAUSULA PRIMERA, con la conformidad expresa de los letrados que la representaron en dichas actuaciones, como tales y por su propio derecho. Los profesionales deberán emitir facturas conforme a su propia situación fiscal, la que se tendrá en cuenta a fin de establecer las retenciones aplicables.-----

SEXTA: En el momento de efectuarse el abono de la suma estipulada a LA ACTORA conforme a la Cláusula TERCERA literal a) y a sus letrados patrocinantes conforme a la Cláusula TERCERA literal b) y distribuidos en la forma que los mismos acordaran, LA ACTORA depositará en manos del Notario designado en la Cláusula QUINTA numeral 5 el original de la Carta de Garantía (letter of undertaking) que su letrado patrocinante recibiera el 22 de Marzo de 1999 de los Aseguradores de Protección e Indemnidad del Buque "SEA PARANA", así como un escrito prestando conformidad con el levantamiento de las medidas cautelares trabadas en los expedientes mencionados en la Cláusula PRIMERA, solicitando el levantamiento de las medidas precautorias, con la conformidad de los letrados intervinientes. Dichos documentos serán entregados a LOS DEMANDADOS por el Notario una vez se acredite que se han cumplido las obligaciones asumidas por éstos en los literales c) y d) de la Cláusula TERCERA.-----

SÉPTIMA: La codemandada SHELL C.A.P.S.A. ha acusado en el expediente de reclamación de daños y perjuicios N° 5676/2005, la nulidad de determinados actos procesales que de prosperar afectaría también a los expedientes N° 3118/2003 y N° 807/2008, de lo cual se ha ordenado correr traslado en los dos últimos. Las partes convienen que presentarán un escrito conjunto de suspensión de los términos procesales para todos los expedientes principales, por el término de veinte días hábiles, con cláusula indicando que

los plazos sólo se reanudarán por la notificación por cédula del auto que a petición de una de ellas así lo disponga. SHELL C.A.P.S.A. se compromete a no impulsar dicho incidente a menos que el mismo corriera el riesgo de caducar. En ese caso, las partes solicitarán una nueva suspensión de términos tan pronto sea posible.

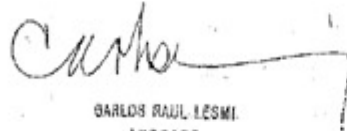
OCTAVA: LOS DEMANDADOS dejan constancia que, una vez efectuado el pago comprometido, quedarán subrogadas en los derechos de LA ACTORA, en la proporción que corresponda y hasta la concurrencia de las sumas a percibir por éstos, en resguardo de los eventuales derechos de repetición que pudieran existir entre ellos, una vez concluidas (por sentencia definitiva o acuerdo extrajudicial) las acciones de abordaje que se individualizan en la Cláusula SEGUNDA del presente ACTA DE ACUERDO.

NOVENA: SHELL C.A.P.S.A. ofrecerá su colaboración desinteresada y no vinculante (en términos a acordar entre SHELL C.A.P.S.A. y LA ACTORA en cada caso concreto) para que LA ACTORA reciba asesoramiento en materia legal, ambiental, tecnológica, de diseño y planificación con relación a los emprendimientos que LA ACTORA iniciará, según el siguiente detalle: (i) el diseño de un plan de explotación integral en materia turística y de esparcimiento en el tramo comprendido entre los balnearios de Magdalena y Atalaya, (ii) el diseño de un parque industrial dentro del partido de Magdalena, en el lugar que resulte más conveniente conforme a los estudios a realizar, y (iii) el diseño de un programa de tratamiento de los residuos sólidos domiciliarios generados dentro del partido de Magdalena y sólo para ese distrito.


DÉCIMA: Las partes acuerdan someter la dilucidación de cualquier controversia que se suscite con relación a este ACTA DE ACUERDO a la competencia del Juzgado interviniente en los casos mencionados en la Cláusula PRIMERA, esto es el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 3 de la Capital Federal, Secretaría N° 5, y declaran que las notificaciones que se cursen a los domicilios establecidos en el encabezamiento, que se considerarán especiales, serán consideradas válidas y suficientes.




En prueba de conformidad, las partes ratifican y firman tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 30 días del mes de Marzo de 2009.



CARLOS RAUL LESMI
Abogado
C.P.A.C.F. T° 13- P° 409



ANDRÉS CESAR MORENO
ABOGADO
C.P.A.C.F. T° 7 P° 221



FERNANDO R. CARBALLO
Intendente Municipal
Municipalidad de Magdalena



CARLOS EDUARDO FOLAS
ABOGADO
T° XXII P° 176 C.A.L.P.