

CONFLICTOS AMBIENTALES AMENAZAN LA SALUD DE LA POBLACIÓN Y LA BIODIVERSIDAD DEL PLANETA*

Gloria Amparo Rodríguez**

* Este trabajo es un avance del proyecto de investigación “Los conflictos ambientales en territorios indígenas colombianos a partir de la Constitución de 1991”.

** Abogada, Especialista en Derecho Ambiental y Conciliación, Negociación y Arbitraje. Master en Medio Ambiente y Desarrollo. Estudiante del Doctorado en Sociología Jurídica e Instituciones Políticas. Directora de la Especialización en Derecho Ambiental y de la Línea de Investigación en Derecho Ambiental y Grupos Étnicos de la Facultad de Jurisprudencia de la Universidad del Rosario.

Correspondencia: Calle 14 N° 6-25, Bogotá. grodrig@urosario.edu.co.

REVISTA DE DERECHO

N° 28, Barranquilla, 2007

ISSN: 0121-8697

Resumen

Este trabajo analiza cómo los intereses y valores relacionados con el uso de los recursos naturales y el ambiente han generado conflictos ambientales en el ámbito local, regional, nacional, internacional e incluso global. Para ello se describen algunos de los accidentes sucedidos en diversos países, los cuales han modificado el paisaje y han puesto en riesgo no sólo la diversidad biológica, sino la salud y la actividad económica de las comunidades aledañas. También estudia las dificultades que se han presentado en el reconocimiento de los daños ambientales causados y en la remediación e indemnización de los mismos; hace referencia a las normas internacionales en la materia y presenta algunas reflexiones sobre las problemáticas, las actuaciones de los estados y las posibles soluciones.

Palabras claves: Conflicto ambiental, Impactos ambientales, deuda ecológica, justicia ambiental, responsabilidad ambiental.

Abstract

This document analyses how the interests and values related with the use of natural resources and environment have generated environmental problems on the local, regional, national, international, even in the global ambit.

For this reason some of the accidents happened in different countries are described, them have modified the countryside and have put in risk not just the biological diversity, also the health and the economical activity of the adjacent communities.

Moreover it studies the difficulties that have been presented in the recognizing about the caused damages and the remediation and indemnification about themselves; it makes a reference to the international laws of the term and presents some reflections about the problematic, about the actions of the States and the possible solutions.

Key words: Environmental conflict, enviromental impact, ecological debt, environmental justice, environmental responsibility.

Fecha de recepción: 29 de junio de 2007

Fecha de aceptación: 27 de septiembre de 2007

El enorme e incontrolado poder que tiene el hombre sobre lo que le rodea, también tiene como alguna de sus graves consecuencias el mal que puede llegar a producir en su propio entorno, hasta llegar al punto de que esto influye en su forma de vida (Sanz de Galdeano y Varela Avellanal, 2007)

INTRODUCCIÓN

Los conflictos ambientales globales que se han presentado en los últimos años son el reflejo del enfrentamiento entre la economía, el desarrollo y el medio ambiente. Ellos son, en su mayoría, consecuencia del uso indebido del medio ambiente y de los recursos naturales, lo cual termina generando grandes impactos negativos, no sólo a los ecosistemas sino en las culturas y en la salud de las personas. Este es el resultado del equivocado manejo que el hombre ha dado al ecosistema planetario, lo cual ha generado graves consecuencias que comprometen además su supervivencia.

Con el propósito de dar a conocer los hechos más representativos a nivel mundial, a continuación se analizarán algunos de los conflictos ambientales en diversos países y se estudiarán las dificultades que se han presentado en el reconocimiento de los daños causados, en la remediación de los impactos y en la indemnización de los mismos.

Este trabajo hace parte de las temáticas que aborda la línea de investigación en Derecho Ambiental y Grupos Étnicos de la Facultad de Jurisprudencia de la Universidad del Rosario, relacionadas con los conflictos ambientales. Esta línea busca avanzar en el conocimiento y análisis de los problemas ambientales para aportar, desde la disciplina del derecho, en las posibles soluciones frente al tema, con el fin de que todos los ciudadanos conozcan y participen y, en consecuencia, puedan gozar de un medio ambiente sano y lograr el aprovechamiento de sus recursos naturales y del ambiente en beneficio de toda la humanidad. En busca de este objetivo, resulta adecuado identificar los principales instrumentos de la gestión ambiental que permiten la protección del ambiente, garantizar los derechos ambientales y la adecuada calidad de vida, además de contribuir a través de la investigación a la identificación de la institucionalidad ambiental, su desarrollo y problemática en nuestro país.

Este trabajo refleja el avance del proyecto de investigación “Los conflictos ambientales en territorios indígenas colombianos a partir de la Constitución de 1991”, el cual tiene como objetivo identificar, describir y analizar las causas de los conflictos ambientales que se presentan en los territorios de los pueblos aborígenes de nuestro país con ocasión del otorgamiento de las licencias ambientales, en el período comprendido entre 1991 y el 2006, con miras a establecer las implicaciones en los aspectos sociales, culturales y ambientales.

La elaboración de este trabajo obedeció a la necesidad de contar en la primera etapa del proyecto con un marco teórico y casuístico claro sobre las problemáticas ambientales; de establecer cómo han surgido y la manera como han sido manejadas, no solamente en Colombia sino también en otras naciones.

La Universidad del Rosario, a través de la investigación que viene realizando la línea de investigación en Derecho Ambiental y Grupos Étnicos, busca identificar, manejar y ofrecer propuestas de solución a este tipo de problemáticas. Para ello considera importante recurrir al análisis casuístico y desarrollar a través de una metodología descriptiva en esta etapa, la identificación de los conflictos, clasificarlos, caracterizarlos y establecer sus causas e impactos en lo social, cultural y ambiental, para posteriormente analizar y sistematizar la información existente.

Este trabajo se desarrolla en cuatro partes. La primera hace referencia a algunos conflictos ambientales que se presentan en el planeta; la segunda, a las grandes catástrofes acaecidas por manejo de químicos y desechos peligrosos; la tercera, a los derrames de hidrocarburos en áreas marinas, y la cuarta, a la normatividad existente en la materia.

1. LOS CONFLICTOS AMBIENTALES EN EL MUNDO

Cuando hablamos de “conflictos ambientales” estamos haciendo mención a aquellos relacionados con el enfrentamiento de diferentes intereses y/o valores, cuyo resultado es el deterioro de los recursos naturales y del medio ambiente. Generalmente, este tipo de conflictos afectan a múltiples personas, tienen que ver con la ejecución de proyectos o el uso de recursos, pueden presentarse no solamente en el sector rural sino también en el sector urbano y la perturbación puede generarse a nivel local, regional, nacional e incluso mundial.

Los problemas ambientales que actualmente se presentan en el mundo, como el deterioro de la capa de ozono, el cambio climático y la contaminación marina, entre otros, son el reflejo de los impactos negativos ocasionados por el hombre, que han representado cambios dramáticos en el planeta, que gradualmente vienen destruyendo su biodiversidad y poniendo en riesgo la salud humana.

Los desastres ambientales se vienen presentando desde hace muchos años. Abundan los casos en los cuales se destruyen los ecosistemas y se afectan las personas que habitan las zonas. Muchos de los casos que vamos a presentar dieron origen a los movimientos ecologistas que hoy buscan la protección del medio ambiente y de los recursos naturales existentes¹.

2. DE LAS CATARATAS DEI NIÁGARA A CHERNOBIL, PASANDO POR SEVESO Y BHOPAL

Con el fin de crear conciencia (esperamos que no sea una conciencia tardía) sobre esta problemática e identificar algunos de los hechos más importantes, a continuación haremos, de manera sucinta, una descripción de los casos más representativos, los cuales reflejan el aumento de los conflictos ambientales a nivel global y evidencian la importancia de tomar medidas claras y oportunas con el fin de prevenirlos, mitigarlos o enfrentarlos.

- Love Canal (USA): Entre los años cuarenta y cincuenta del siglo anterior, una fábrica química, "Hooker Chemical Compañy"², vertió más de 20.000 toneladas de desechos químicos en un canal en desuso llamado "Love Canal", en las cataratas del Niágara. La Armada de Estados Unidos y la ciudad de Niagara Falls también descargaron allí desechos cloacales y radiactivos. Cuando se llenó el canal con desechos peligrosos fue cubierto de arcilla.

¹ Por ejemplo, el movimiento ecologista Greenpeace fue creado en 1971 como respuesta, entre otros, a las actividades nucleares con las cuales estaban en desacuerdo.

² <http://www.ecopibes.com/mas/historia/lovecanal.html>. Un poco de historia. Personas y acontecimientos del movimiento ambientalista. Canal Love.

“Hooker Chemical” vendió el terreno al consejo escolar de la ciudad por 1 dólar y advirtió que el sitio contenía “algunas plantas contaminadas”³. Sin embargo, se construyó allí una escuela y varias casas. Con el tiempo, gradualmente apareció un incremento de casos de cáncer, defectos en los niños nacidos allí, abortos espontáneos y problemas en la piel. La gente consumía productos sembrados en tierras contaminadas que los enfermaban.

Sólo hasta 1978 fue evaluado el lugar, y se encontró la presencia de 82 productos químicos contaminantes. El Departamento de Sanidad comprobó que una de cada tres mujeres había tenido abortos espontáneos (porcentaje muy superior al normal) y que de 24 niños, 5 tenían malformaciones. Finalmente fue declarada como zona de desastre después de largas y difíciles discusiones con el gobierno estadounidense. La escuela fue cerrada y la comunidad evacuada. Todo el proceso supuso casi 200 millones de dólares, además de los graves daños a la salud de las personas⁴.

- Minamata (Japón): Muy lejos del Niágara, en un sitio de pescadores llamado Minamata, ubicado en la ciudad de Kumamoto, aproximadamente a 570 millas al sudoeste de Tokio, en el Japón, sus habitantes empezaron a sufrir de enfermedades nerviosas, acompañadas de convulsiones, ceguera, sordera y lesiones cerebrales a causa del envenenamiento por mercurio de una planta química que fabricaba PVC. La empresa “Corporación Chisso” vertió entre 1932 y 1968 en las aguas de la bahía Minamata aproximadamente 27 toneladas de compuestos con mercurio, lo cual destruyó el ecosistema y, en especial, el recurso pesquero, que en ese momento representaba la seguridad alimentaria de esa población. En 1983, más de 300 personas habían fallecido y unas 1.500 más estaban sufriendo todavía los efectos de la contaminación. Fueron estudiadas por el gobierno japonés casi 80.000 personas, y se reconoció que más de 3.000 habían sufrido la “enfermedad de Minamata” (degeneración del sistema nervioso) y que se había ocasionado gran

³ <http://www.ecopibes.com/mas/historia/lovecanal.html>. Un poco de historia. Personas y acontecimientos del movimiento ambientalista. Canal Love.

⁴ <http://www.tecnun.es/asignaturas/ecologia/Hipertexto/13Residu/101Love.htm>. Libro electrónico *Ciencias de la tierra y del medio ambiente*. Canal Love.

impacto en las poblaciones de aves, peces y moluscos principalmente, por las altas concentraciones de metal mercurio en la bahía. La empresa debió pagarle al estado japonés 30.5 billones de yenes para llevar adelante la remediación. Sólo hasta 1997 los peces y moluscos de esta bahía fueron declarados aptos para el consumo humano (ECO-SUR, 2005).

- Seveso (Italia): En un lugar de Italia llamado Seveso, el 10 de julio de 1976 una explosión liberó una nube de dioxina y causó graves problemas cutáneos y mayores defectos de nacimiento entre la gente que vivía cerca. En la industria química Meda (ICMESA) una válvula de seguridad estalló, y puso en riesgo todo lo que había a su alrededor, con un aerosol de TCDD, que es muy tóxico y que produce cáncer. La ciudad debió ser evacuada, 37.000 personas fueron expuestas, de las cuales 447 resultaron con quemaduras químicas agudas; 193 con casos de cloroacné (especialmente niños); aumentó la mortalidad por enfermedades del corazón como consecuencia del estrés y de la exposición a la sustancia, y se incrementaron los casos y las muertes por cáncer. Se presentó igualmente un incremento en la mortalidad de animales y contaminación en la leche de vaca. La Unión Europea, como respuesta a estos hechos, aprobó la Directiva Seveso, relativa a los riesgos de accidentes graves en determinadas industrias (ECO-SUR, 2005). A través de esta directiva, la Unión Europea busca prevenir los accidentes graves en los que estén implicadas sustancias peligrosas y limitar sus consecuencias para el hombre y para el medio ambiente, con el fin de garantizar altos niveles de protección en toda la comunidad⁵.

- Bhopal (India): Casi diez años después de Seveso, el 2 de diciembre de 1984, en la ciudad de Bhopal, en la India, el gas tóxico de una planta química ocasionó la muerte de miles de personas. Se calcula que entre 16.000 y 30.000 personas murieron y que este hecho causó más de 500.000 heridos (Lapierre & Moro, 2001). El accidente fue producto de las débiles medidas de seguridad de la empresa Union Carbide, donde 40 toneladas de gases fueron liberados al ambiente como consecuencia de una válvula que dejó que casi 1.000 litros de agua cayeran en un tanque que contenía 40 toneladas de metal isocianato (MIC), producto

⁵ La Directiva Seveso de 1982 fue modificada por la Directiva Seveso II de 1996, que a su vez fue modificada por la Directiva 2003/105/CE el 16 de diciembre de 2003. Ver <http://eur-lex.europa.eu>

intermedio en la producción de Sevin, nombre comercial dado a un insecticida. La reacción química resultante formó una nube de MIC y otros productos que en forma de líquido y vapor fueron emitidos a la atmósfera. A causa de este accidente se contaminaron las fuentes de agua, y aún hoy se presenta una gran cantidad de peligrosos residuos tóxicos.

Actualmente los sobrevivientes de este desastre continúan presentando problemas graves de salud, como cáncer y daños cerebrales, entre otros. Su lucha para que se haga justicia ante la enfermedad, la ruina económica, la indiferencia de los gobiernos y la irresponsabilidad de las empresas se encuentra vigente. La empresa no ha respondido a los reclamos y terminó por abandonar el lugar. Su actual dueña (Dow Chemica) no acepta la responsabilidad por los hechos. No hay quién responda ni existe manera para hacer justicia por este horrendo desastre ambiental.

El Estado indio se convirtió en el único representante de las víctimas en el litigio presentado contra la empresa, y terminó aceptando una compensación menor a la que posiblemente podía haber obtenido (470 millones de dólares en 1989). Finalmente, de manera desafortunada, las cortes de Estados Unidos rechazaron las demandas presentadas ante sus tribunales, aduciendo que no tenían jurisdicción (*Forum Non Conveniens*) porque los litigantes eran residentes de la India. “Los daños causados por el Exxon Valdez –al que nos referiremos más adelante– se valoraron en aproximadamente quince veces más que el acuerdo de Bhopal de 1989. Ninguna persona murió en Alaska, donde se perdieron muchos animales y recursos biológicos”. Lo anterior demuestra que “este caso ha sido un fracaso del ambientalismo” (Martínez Alier, 2002) y representa la mayor impunidad e injusticia ambiental.

Estados Unidos consagró la legislación del *Alaen Tort Claims Act* (ATCA), instrumento jurídico para lograr que los culpables de graves violaciones de los derechos humanos sean castigados. Le corresponde a las cortes federales conocer de los casos de responsabilidad civil por los delitos cometidos por empresas de Estados Unidos en el extranjero, en violación de una norma de ley de las naciones o de una ley internacional consuetudinaria. El caso de Bhopal ha sido denunciado en el ATCA buscando finalmente justicia para los afectados. Se encuentra en los tribunales, pendiente de una resolución definitiva.

- Chernobil (Ucrania): Continuando con esta clase de incidentes catastróficos, hace más de 20 años (26 de abril de 1986), en la Central Nuclear de Chernobil se presentó un caso que no tiene antecedentes en el mundo. En uno de los cuatro reactores de la central se produjeron dos enormes explosiones y una nube de 190 toneladas de material radiactivo se extendió por gran parte de Europa, cuyos efectos fueron desastrosos. Los habitantes de Chernobil y de Pripet, ubicadas, respectivamente, a 15 y 3.000 km de la central, sufrieron todos los efectos y estas ciudades tuvieron que ser abandonadas después del accidente nuclear. Los cálculos hablan de cerca de 4.000 personas muertas, y aún hoy se presentan estragos de este accidente. Este no fue el primer accidente nuclear; en 1957, en Windscale, ahora Sellafield, en Gran Bretaña, y en 1979, en Three Mile Island, en Estados Unidos, también se habían presentado accidentes serios en plantas de energía nuclear.

3. LOS DESASTRES AMBIENTALES SIGUEN SUCEDIENDO... EN EL ECOSISTEMA MARINO

Los casos que a continuación se referenciarán ocasionaron grandes impactos en los ecosistemas marinos y han servido para que aumente la conciencia mundial sobre la necesidad de tomar medidas y establecer normas de regulación que prevengan esta clase de accidentes que ponen en riesgo la biodiversidad marina.

- Exxon Valdez (Alaska): El 24 de marzo de 1989, en las playas de Alaska, la embarcación petrolera "Exxon Valdez" chocó con los arrecifes de Blight, lo cual le produjo una grieta que ocasionó el derrame del crudo. La embarcación transportaba una carga de 1.48 millones de barriles de crudo que terminaron contaminando la bahía de Prince William Sound con 37.000 toneladas de hidrocarburo vertidas.

La costa, de más de 2.000 kilómetros, fue cubierta por una manta negra que afectó la fauna y cambió de manera drástica el paisaje. Los cálculos señalan que fueron afectadas 250.000 aves marinas y 2.800 nutrias. Se presentaron alteraciones en la cadena trófica, disminución de varias especies y mortalidad de muchas de ellas. La limpieza costó aproximadamente 2.1 billones de dólares, aunque aún se encuentran zonas afectadas debajo de la superficie.

- Erika (Francia): Frente a las costas francesas, en Bretaña (Canal de la Mancha específicamente), se hundió el buque petrolero "Erika" el

12 de diciembre de 1999. Fueron muy graves las consecuencias de este desastre que evidencian los problemas que se presentan con el transporte de sustancias peligrosas. Este desastre no comprometió vidas humanas, pero la marea negra afectó todos los recursos marinos, alrededor de 400.000 aves fueron afectadas (Parlamento Europeo, 2000), de las cuales muchas de ellas murieron a pesar de la gran cantidad de voluntarios que trabajaron para auxiliarlas.

Las personas de la zona del desastre fueron afectadas no sólo en su actividad económica sino también en su relación con el entorno. Se impactaron los sectores pesqueros y turísticos. “Erika” era un barco contratado por la empresa petrolera francesa “Total”, el cual presentaba defectos en su estructura. El 13 de febrero de 2007 se inició en Francia el juicio por este accidente, cuyos daños han sido calculados en 1.000 millones de euros. Como respuesta a esta catástrofe se expedieron dos disposiciones comunitarias europeas, Erika 1 y Erika 2, que proponen medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo de productos petrolíferos, obligan a la utilización de doble casco a los buques que transportan determinados tipos de crudos y prohíben la navegación de buques petroleros de más de 15 años de uso.

- Jessica (Ecuador): En el Archipiélago de Galápagos, en el 2001, específicamente la Isla de San Cristóbal se vio afectada por el derramamiento de 900.000 litros de combustible que se encontraban en el buque “Jessica”. La mancha se extendió por todas las costas de la isla, lo cual afectó la rica diversidad biológica que caracteriza a este ecosistema de gran importancia para la humanidad, donde Charles Darwin realizó sus investigaciones.

- El Touraine (Colombia): En menor proporción fue lo sucedido en nuestro país, específicamente en la bahía de Cartagena el 27 de enero de 2001, cuando 500 barriles de combustible cayeron del buque “El Touraine”, de bandera francesa, en el área de influencia del muelle de la refinería de ECOPETROL, en la zona de Mamonal. Afortunadamente, la pronta acción de las autoridades de la región logró controlar el derrame.

- El “Prestige” (España): Aunque en Europa se pensaba que el “Erika” había dejado suficiente experiencia y que esto no volvería a suceder, en noviembre de 2002 se presentó un nuevo accidente marítimo. El

“Prestige”⁶, un viejo buque que transportaba petróleo, dejó caer 60 mil toneladas al mar cuando navegaba cerca de la costa de Galicia, un área rica en especies marinas y aves y donde cerca del 60% de la población local dependía de la pesca para su sustento⁷. La marea negra cubrió y afectó más del 81% de la costa gallega, 913 kilómetros aproximadamente, con una elevada biodiversidad, y llegó a las islas atlánticas de Sálvora, Ons y Cíes, que habían sido declaradas parque nacional hacía poco tiempo.

El área donde acontecieron los hechos se caracteriza por presentar numerosas zonas estuáricas internas, con presencia de playas, humedales, lagos, zonas dunares y numerosas islas, amplia diversidad paisajística, alta riqueza ornitológica y diversos hábitats submarinos. Es una zona de importancia para cetáceos y de cría de moluscos, peces y crustáceos. Las personas que habitan en la región se dedican especialmente a la actividad pesquera y turística, pero como consecuencia de la catástrofe verán afectada su salud, dado que el crudo vertido es tóxico para el ser humano, causa daños al material genético, contiene potentes carcinógenos, produce tumores en el tejido epitelial, afecta la reproducción, el desarrollo y la inmunidad.

El fuel derramado era muy pesado, de baja solubilidad en el agua y escasa evaporación, lo cual lo hacía muy persistente en el ambiente. La mancha negra disminuye la entrada de luz en el área marina y afecta la fotosíntesis, en consecuencia, altera el desarrollo de las plantas y reduce el aporte de oxígeno y alimento al ecosistema marino. Por la falta de fitoplancton, el zooplancton muere, y con él se interrumpe el crecimiento de un importante número de especies. Al tiempo que se deja sin alimento a un número de animales marinos, los cuales además pueden sufrir el taponamiento de sus vías respiratorias por efecto de los contaminantes químicos, presentar deformaciones, pérdida de fertilidad, etc. (Universidad de Almería).

⁶ El “Prestige” era una embarcación con bandera de Bahamas, armador griego y fletador anglo-suizo.

⁷ www.terra.rediris.es/marinet. Marea Negra en Galicia. Legislación de tráfico marino. 23 de enero de 2006.

A pesar del esfuerzo realizado, especialmente por decenas de miles de voluntarios que trabajaron para limpiar las playas buscando remediar la situación, se calcula que los impactos causados serán evidentes durante aproximadamente 30 años.

- MSC Napoli (Inglaterra) y Ostedijk (España): En el 2007 se han presentado dos casos importantes de hundimientos en los ecosistemas marinos que debemos destacar.

El primero aconteció en enero en el Canal de la Mancha, al sur de Inglaterra, cerca de las costas de Devon, zona protegida por la Unesco. El carguero "MSC Napoli" encalló cuando transportaba 3.500 toneladas de petróleo. Además de la pérdida de combustible, aproximadamente 200 de los contenedores con sustancias químicas tóxicas que transportaba cayeron al mar. Entre los materiales que llevaba el barco se encontraban ácidos de baterías y partes de "air-bags" de vehículos (*El Nuevo Diario*, 2007).

A pesar del peligro, los habitantes de la zona saquearon la embarcación, y aunque se ubicaron barreras flotantes y se realizaron ingentes esfuerzos para extraer el aceite de los motores, tanto la flora como la fauna de la zona se vieron afectadas, y algunas aves terminaron contaminadas por la marea⁸.

El segundo hundimiento tiene que ver con el buque holandés "Ostedijk", que cerca de la costa de La Coruña (España) informa al Centro de Tráfico marítimo de Finisterra que se estaba produciendo la descomposición de su carga. Una reacción química obligó al capitán a detener los motores y a emitir una llamada de auxilio. La nave transportaba 6.000 toneladas de fertilizantes desde Porsgrunn (Noruega) hacia Valencia (*El Mundo*, 2007).

4. REGULACIÓN SOBRE LA MATERIA

Como podrá concluirse, estos desastres confirman que las actividades de manejo de hidrocarburos son peligrosas porque exponen a las personas

⁸ <http://www.microsiervos.com/archivo/mundoreal/rescatando-msc-napoli.html>. Rescatando el MSC Napoli. Lunes 20 de enero de 2007.

y al medio ambiente a un inminente peligro de ser afectados aunque se ejecuten con diligencia. La preocupación internacional por el derrame de hidrocarburos ha generado la búsqueda de medidas de prevención, mitigación y compensación por los daños que puedan ocasionarse. En ese sentido, se han suscrito diferentes tratados internacionales mediante los cuales se busca tomar medidas especialmente preventivas, de cooperación entre los países y de solución de problemas. Sin embargo, son muy pocos los instrumentos que establecen un régimen claro de responsabilidad y mecanismos viables para la tasación de perjuicios ocasionados por los daños por contaminación de hidrocarburos.

La mayoría de esos instrumentos internacionales han sido impulsados por la Organización Marítima Internacional –OMI–, organismo creado en 1958 por sugerencia de las Naciones Unidas, cuya principal función es establecer procedimientos que garanticen la seguridad de las actividades relacionadas con el transporte marítimo de sustancias peligrosas y de las operaciones de buques en general. Entre estos tratados podemos destacar:

- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar –Convenio del Mar (Montego Bay, Jamaica, 1982), el cual establece, con el debido respeto de la soberanía de todos los estados, un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mismos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos (Convenio Andrés Bello, 1999).
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques (Londres, 1973), Ley 12 de 1981, a través del cual se busca prevenir la contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales o de efluentes que contengan tales sustancias⁹.
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Bruselas, 1969), Ley 55 de 1989, mediante el cual se toman medidas para prevenir

⁹ Este convenio cuenta con un protocolo de 1978 (Londres).

o minimizar daños por contaminación causados en el territorio, inclusive el mar territorial de uno de los Estados partes¹⁰.

- Convenio internacional para la constitución de un fondo de indemnización de daños causados por contaminación de hidrocarburos (Bruselas, 1971), Ley 257 de 1996, cuyo objetivo es indemnizar a las víctimas de daños por contaminación en la medida que la protección establecida en el Convenio de responsabilidad resulte insuficiente y exonerar a los propietarios de las obligaciones financieras suplementarias que para ellos se deriva del Convenio de responsabilidad¹¹.

- Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico Sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en caso de emergencia (Lima, 1981), Ley 45 de 1985, a través del cual se aúnan esfuerzos para tomar medidas necesarias que controlen los efectos nocivos en aquellos casos que consideren de grave e inminente peligro para el medio marino¹².

- En el ámbito regional, encontramos el Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino de la región del Gran Caribe y su protocolo (1983), Ley 56 de 1987, mediante los cuales se busca proteger, ordenar el medio marino y las zonas costeras, además de facilitar la cooperación regional y la prestación de asistencia en caso de accidente de derrame de hidrocarburos en la región del Gran Caribe. En el Pacífico encontramos el Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico Sudeste y su protocolo, Ley 45 de 1985, a través de los cuales se busca controlar la contaminación, asegurar la adecuada gestión de los recursos naturales, se establece la creación de zonas marinas y costeras protegidas y busca la conservación de la flora y fauna silvestre en esas zonas.

¹⁰ Este convenio cuenta con un protocolo de 1976 (Londres), que contiene una enmienda al artículo 3 del mismo.

¹¹ Este convenio cuenta con un protocolo de 1976 (Londres), mediante el cual se sustituye el párrafo del artículo 1 del Convenio y se define la unidad de cuentas o unidad monetaria.

¹² Este acuerdo cuenta con dos protocolos. Un protocolo de 1983 (Quito), que complementa las normas y precisa los mecanismos de cooperación que operarían cuando un derrame masivo de hidrocarburos supere la capacidad individual de un país para enfrentarlo, así como los planes de contingencia que cada país deberá establecer. El otro protocolo de 1983 (Quito) busca prevenir, reducir o controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres cuando produzcan o puedan producir efectos nocivos a los recursos vivos, peligro a la salud humana, etc.

Adicionalmente, en relación con el tema de transporte de desechos peligrosos, con objeto de prohibir o controlar su exportación, reducir al mínimo la generación de los mismos y establecer instalaciones y medidas necesarias para su manejo, buscando impedir la contaminación y velar porque el movimiento transfronterizo se reduzca al mínimo, fue establecido el Convenio de Basilea (Suiza, 1989), Ley 253 de 1996.

No obstante esta normatividad, continúan presentándose dificultades, derrame de hidrocarburos en los mares y transporte transfronterizo de residuos peligrosos. Esta situación ha llevado a una discusión interesante sobre la deuda ecológica¹³ de los países que ocasionan este tipo de catástrofes y otras causas importantes como “la expansión de los mercados internacionales en condiciones que favorecen a los países ricos, la revolución verde, la dependencia tecnológica, la privatización en manos de extranjeros de los servicios básicos (energía, agua...), las leyes de propiedad intelectual injustas... (Acción Ecológica, 1999).

Crisis ecológicas como las descritas son consecuencia del funcionamiento económico que no tiene en cuenta los recursos naturales y el medio ambiente y cuyos resultados afectan no solamente a quienes producen las actividades sino a terceros que terminan reclamando por “justicia ambiental”, teoría según la cual todas las personas deberían tener acceso de forma igualitaria a los recursos y servicios ambientales, así como a la carga que suponen los residuos. Se habla además de la necesidad de compensar monetariamente por los daños ocasionados. Sin embargo, se piensa que la compensación monetaria debe ser suficientemente elevada para que no se perciba como un “permiso de contaminación”, sino como una multa (castigo, por los daños provocados y que, además, debe ir acompañada de una penalización contra los responsables) (CDES, 2003).

¹³ Se entiende por “deuda ecológica” aquella deuda contraída por los países industrializados con los demás países a causa de los daños ambientales y sociales causados por las exportaciones, por la exportación de residuos tóxicos, por el uso gratuito de los océanos, suelos y la vegetación y la atmósfera para depositar el dióxido de carbono producido por la combustión de carbón, gas y petróleo. La discusión se ha dado entorno al hecho que nadie compensa a las poblaciones locales por la contaminación.

Sobre el tema de responsabilidad ambiental, una de las legislaciones más avanzada es la de Estados Unidos con la creación de la "legislación Superfund", programa que impone normas de responsabilidad estrictas en los casos de áreas contaminadas y depósitos de residuos peligrosos. "Según el programa, si se produce un impacto ambiental y la empresa que ha causado el daño es identificable y se encuentra aún en actividad, está obligada a limpiar la zona contaminada. En caso de que la empresa no quiera pagar, debe demostrar que la contaminación producida no supone riesgo para la población... La responsabilidad ambiental de las empresas es retroactiva... Sin embargo, esta legislación no puede ser aplicada cuando las empresas actúan fuera del territorio de los Estados Unidos" (CDES, 2003).

A MANERA DE CONCLUSIÓN

Los recurrentes accidentes que hemos señalado deben dejarnos claro que es importante avanzar en el manejo de este tipo de contingencias y que no son suficientes las promesas de acciones para evitarlos. Es necesario contar con actuaciones para evitar que catástrofes similares a las presentadas se vuelvan a producir, para lo cual existe la necesidad de realizar un plan de emergencia aplicable a las catástrofes ambientales.

Casos como los mencionados denotan la vigencia y la necesidad de hacer realidad los principios de la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo (1992), que consagra la obligación de conservar y proteger el medio ambiente para las generaciones presentes y futuras; de cooperación entre los estados con problemas ambientales y el deber de notificar a otros estados de emergencias ambientales que puedan tener consecuencia en sus territorios.

En el caso de derrames de hidrocarburos, si el 80% del comercio internacional se transporta en embarcaciones, lo cual ya representa un gran riesgo, es importante establecer medidas para aumentar los controles sobre el sistema de seguridad en los buques que transportan sustancias peligrosas, además de establecer una red de puertos seguros y determinar áreas marinas vulnerables que requieren de protección especial por su valor ecológico, económico, cultural o científico¹⁴.

¹⁴ www.terra.rediris.es/marinnet. Marea Negra en Galicia. Legislación de tráfico marino. 23 de enero de 2006.

De igual forma, se debe promover la construcción de buques con materiales de excelente calidad, tecnología y con doble casco, conocidos como “cascos ecológicos”, para disminuir los riesgos. Se debe elaborar un plan de contingencia para accidentes marítimos y realizar seguimiento a los accidentes ocurridos para establecer las falencias presentadas y estar preparados en la eventualidad de una nueva tragedia, que esperamos no vuelva a suceder. Pero sobre todo, ya es hora de reflexionar sobre los patrones de consumo energético que imperan en el mundo y buscar mecanismos alternativos que no afecten el ambiente y pongan en riesgo la diversidad natural del planeta.

Consideramos que es indispensable dejar claro el sistema de responsabilidad e indemnización de daños. Como lo plantea Martínez Alier, “cuando hay suficiente información sobre la probabilidad de riesgo, y cuando se alcanza un acuerdo sobre los valores económicos que se asignarán a los daños (que no es en sí una cuestión trivial), se pueden internalizar las externalidades en el sistema de precios a través de los seguros” (Martínez Alier, 2002).

La deuda ecológica adquirida por los países que causan hechos como los presentados, nos lleva a concluir que ésta debe ser reconocida, que debe compensarse a las comunidades afectadas, que se debe contar con disposiciones claras sobre la obligatoriedad de limpiar los territorios afectados y la restitución, en la medida de lo posible, a las condiciones en que el ecosistema se encontraba y que es necesario establecer medidas para evitar que esta deuda continúe incrementándose.

De las catástrofes presentadas podemos establecer adicionalmente que las poblaciones mayormente vulneradas son las que cuentan con escasos recursos económicos. No obstante la denuncia y los movimientos en contra de esta situación, se presenta un alto índice de impunidad porque no han sido reconocidos los impactos, y mucho menos se ha indemnizado a las personas afectadas. Este es un tema que trasciende discusiones como la necesidad del crecimiento económico de los países a costa del ambiente, las cuales llegan incluso a la órbita de los derechos humanos. Lo anterior nos lleva a concluir que se debe demandar no sólo por una justicia social sino también por una justicia ambiental.

Por último, queremos resaltar que los problemas ambientales requieren de soluciones internacionales tendientes a evitar nuevas

catástrofes, y en este sentido, es necesario buscar salidas al enfrentamiento que se presenta entre economía y ecología. El manejo y la solución de estos conflictos ambientales globales requieren de gran voluntad política de los estados y de la cooperación del sector industrial, de las organizaciones internacionales y sociales, de las comunidades locales y de los gobiernos. Es importante entender que el ambiente se encuentra en peligro y, con ello, la población humana del planeta.

Referencias

- ACCIÓN ECOLÓGICA (1999). *Alerta Verde*, N° 78, Quito (Ecuador).
- CDEs (2003). Contraargumentos. *Deuda Ecológica. ¿Quién debe a quién?* (p. 26 y ss.). Colectivo de difusión de la Deuda Ecológica CDEs. Observatorio de la deuda en la globalización. Barcelona: Icaria editorial.
- CONVENIO ANDRÉS BELLO (1999). *Corpus Legislativo sobre la biodiversidad y el medio ambiente* (Biolegis). *Legislación Internacional*, vol. 1 (p. 123). Germán Alberto Quitiañez V. et al. (Comps.). Bogotá: Convenio Andrés Bello.
- ECO-SUR. *Desastres Ambientales*. Parte III. *Grandes Catástrofes Industriales*. junio de 2005.
- EL MUNDO (2007). Alarma en la costa coruñesa por un buque cargado de fertilizantes. *El Mundo* (España), domingo 18 de febrero.
- EL NUEVO DIARIO. Managua, Temor en RU por posible hundimiento de carguero. Nicaragua, 22 de enero de 2007.
- http://es.wikipedia.org/wiki/Occidental_Petroleum_Corporation. Historia de la compañía. Implicaciones en Love Canal.
- http://es.wikipedia.org/wiki/Occidental_Petroleum_Corporation. Historia de la compañía. Implicaciones en Love Canal. <http://eur-lex.europa.eu>
- <http://www.ecopibes.com/mas/historia/lovecanal.html>. Un poco de historia. Personas y acontecimientos del movimiento ambientalista. Canal Love.
- http://www.elpais.com/articulo/internacional/buque/sustancias/toxicas/encalla/Canal/Mancha/elpepuint/20070121elpepuint_7/Tes
- <http://www.laneta.apc.org/emis/docs/deseli2.htm>. Lilia Albert. Contaminación. Desechos Peligrosos: una historia de terror.
- <http://www.microsiervos.com/archivo/mundoreal/rescatando-msc-napoli.html>. Rescatando el MSC Napoli. Lunes 20 de enero de 2007.
- <http://www.tecnun.es/asignaturas/ecologia/Hipertexto/13Residu/101Love.htm>. Libro electrónico ciencias de la tierra y del medio ambiente. Canal Love.
- LAPIERRE, D. & MORO, J. (2001). *Era medianoche en Bhopal*. Planeta Internacional. Bogotá: Editorial Planeta colombiana.
- MARTÍNEZ ALIER, J. (2002). *El ecologismo de los pobres. Conflictos ambientales y lenguajes de valoración*. Barcelona: Icaria, Antrazyt, FLACSO.

- ONU (2002). Declaración de Río. Río de Janeiro. ONU.
- PARLAMENTO EUROPEO (2000). Comunicado de prensa. Bruselas (Bélgica), 18 de enero.
- PASCUAL SANZ DE GALDEANO, M. & VARELA AVELLANAL, L. (2007). *Mareas Negras: El caso de Exxon Valdez*. www.es.wikipedia.org/wiki/Exxon-Valdez, 18 de febrero.
- RODRÍGUEZ, G. A. (2001). "Catástrofes ambientales amenazan la diversidad del Planeta". Boletín N° 22, abril. Corporación Ecofondo.
- UNIVERSIDAD DE ALMERIA. Dossier informativo sobre la Catástrofe del Prestige.
- www.terra.rediris.es/marinet. Marea Negra en Galicia. Legislación de tráfico marino. 23 de enero de 2006. <http://unia.ual.es/galicia/dossier.doc>