

Trámite **217608**

Código validación **XALHXHCO3B**

Tipo de documento **MEMORANDO INTERNO**

Fecha recepción **24-jun-2015 17:37**

Num. creación documento **044-csirisi-fbp-an-2015**

Fecha oficio **24-jun-2015**

Remitente **BUSTAMANTE POACE
FERNANDO XAVIER**

Función remitente **ASAMBLEISTA**

Revise el estado de su trámite en:

<http://tramites.asambleanacional.gob.ec/estadoTramite.jsf>

Atenta: lo Indicado

Quito, DM, 24 de junio de 2015
Oficio No. 044-CSIRISI-FBP-AN-2015

Señora
GABRIELA RIVADENEIRA
Presidenta de la Asamblea Nacional
En su Despacho.-

Señora Presidenta:

En observancia a lo previsto en el penúltimo inciso del artículo 108 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, en concordancia con el artículo 21 del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales, adjunto se servirá encontrar el Informe de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la Asamblea Nacional, correspondiente al pedido de aprobación del "Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996" y el "Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996", enviado por el señor Presidente Constitucional de la República.

Atentamente,



Fernando Bustamante
Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración,
Relaciones Internacionales y Seguridad Integral

Adj: Veinte y seis (26) fojas útiles. ✓

CU/an
24-junio-2015



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE No. 5
DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN, RELACIONES INTERNACIONALES
Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Quito D.M., 24 de junio de 2015

**Informe de Comisión sobre el Pedido de Aprobación del
“Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en
Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente
Peligrosas, 1996” y el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre
Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo
de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996”**

1. Objeto

El objeto del presente informe es recomendar al Pleno de la Asamblea Nacional la aprobación del “Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996” y el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996”.

2. Antecedentes



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

2.1. La Corte Constitucional, con fecha 9 de julio de 2014, por pedido de la Presidencia de la República emitió el dictamen previo y vinculante de constitucionalidad No. 006-14-DTI-CC, dentro del caso 00253-12-TI, mediante el cual declaró que las disposiciones contenidas en el “Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas 1996 y el Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas 1996” requieren de aprobación previa por parte de la Asamblea Nacional y guardan conformidad con la Constitución de la República del Ecuador.

2.2. Mediante Oficio No. T.6535-SGJ-14-573 de 27 de agosto de 2014, el señor Presidente Constitucional de la República remitió a la Asamblea Nacional, para su estudio y aprobación, el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996”, así como el dictamen previo y vinculante de la Corte Constitucional.

2.3. El Pro Secretario General de la Asamblea Nacional, mediante memorando No. SAN-2014-2838 de 16 de septiembre de 2014, de conformidad con el inciso tercero del artículo 108 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, remitió al señor Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996” para su respectivo estudio y trámite.

2.4. Mediante Oficio No. 317-CSIRISI-FBP-2014 de 24 de octubre de 2014, el asambleísta Fernando Bustamante, Presidente de la Comisión Especializada Permanente de



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral remitió el expediente a la Presidenta de la Asamblea Nacional, a fin de que solicite a la Presidencia de la República aclarar si la aprobación previa por parte de la Asamblea Nacional corresponde al “Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas potencialmente peligrosas, 1996”, y “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996”, conforme lo previsto en el dictamen de la Corte Constitucional.

2.5. Mediante Oficio No T.SGJ-14-483 de 13 de noviembre de 2014, dirigido a la Presidenta de la Asamblea Nacional, Alexis Mera Giler, Secretario General Jurídico de la Presidencia de la República, señaló que el análisis que realice la Asamblea Nacional debe extenderse tanto al Convenio como a su Protocolo.

3. Trámite en la comisión

3.1. Durante las sesiones mantenidas los días 24 de septiembre de 2014, 28 de enero y 2 de febrero de 2015, asistieron y presentaron sus criterios respecto al tema:

3.1.1 El embajador Diego Morejón, Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana encargado, manifestó que el Convenio fue adoptado en Londres en 1996, en el marco de la Primera Conferencia de la Organización Marítima Internacional (OMI). En el año 2010, una Segunda Conferencia de la OMI implementó un Protocolo relativo al Convenio de 1996 que establece enmiendas con mejoras sustanciales para permitir la firma de más Estados. De acuerdo con los estatutos y con las consideraciones jurídicas generales deben existir por lo menos 12 Estados que ratifiquen el Protocolo de 2010 para que entre en vigencia y al momento hay sólo ocho Estados que han



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

expresado el interés en la ratificación. Aclaró que el Convenio de 1996 y el Protocolo de 2010 constituyen un solo instrumento.

Este instrumento jurídico precisa varios elementos relacionados con la reparación por daños ocasionados a raíz del transporte marítimo de carga que contiene elementos nocivos y potencialmente peligrosos incluye daños causados en la zona económica exclusiva; crea un fondo con personería jurídica propia que cubriría aquello que no esté considerado por el seguro del propietario del buque; entre otros aspectos que mejoran las condiciones establecidas en el año 1996.

Explicó que la adhesión del Ecuador constituirá una señal política de importancia para ratificar el compromiso del país con la necesidad de establecer responsabilidades y remediación ambiental por los daños causados con buques, que en su mayoría pertenecen a banderas de países desarrollados.

Añadió que este Protocolo tiende a establecer indemnizaciones y pagos a todas aquellas riveras o partes de Estado que sean afectados por algún derrame o accidente de las sustancias que transportan las embarcaciones, tales como aceites, gases licuados, materiales potencialmente peligrosos, sustancias nocivas transportadas en bultos y materiales sólidos a granel que entrañen riesgos de naturaleza química. Los buques que transportan sustancias peligrosas están obligados a presentar un seguro internacional contratado por el propietario del buque y en caso de que el seguro no sea suficiente, la indemnización se pagará del fondo constituido por contribuciones aportadas por los receptores de las sustancias nocivas o potencialmente peligrosas (SNP).

Conforme a lo establecido en el Protocolo de 2010, si el daño es causado por SNP a granel, la indemnización se solicitará primero al propietario del buque, hasta un límite máximo de 100 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG). Si el daño es causado



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

por SNP en bultos o por ambos, a granel y en bultos, la máxima responsabilidad del propietario del buque es de 115 millones de DEG. El pago a través del fondo SNP puede llegar hasta 250 DEG, equivalente a 336 millones de dólares americanos. En el caso de la carga de gas licuado natural, el Protocolo de 2010 cambió la responsabilidad de pago de las contribuciones al receptor, a menos que el titular de la carga haya acordado asumir ese transporte.

El Canciller encargado mencionó que el espacio de aplicación de este Convenio y su Protocolo es el territorio o el mar territorial de un Estado parte, en relación con daños ocasionados por contaminación en zona económica exclusiva o área equivalente de un Estado miembro, siempre que aquello sea provocado por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, transportadas a bordo de buques registrados en el pabellón del Estado miembro fuera del mar territorial de cualquier Estado.

Este Protocolo no se aplica a daños de contaminación producidos por hidrocarburos procedentes de buques tanque, a las pérdidas o daños cubiertos por el Convenio sobre combustible de los buques ni a pérdidas o daños ocasionados por materiales radioactivos.

Puntualizó que este Convenio establece una diferenciación con los derrames de hidrocarburos, porque hay un convenio especial para esos temas. En caso de derrames de hidrocarburos, la responsabilidad principal es del dueño del barco, quien es el primer responsable. Al adherirse el Ecuador a este Convenio, se compromete a brindar la contribución prevista por los artículos 16 y 17 del Convenio. Si un país es pasivo aportará la cuota mínima.

Insistió en que todavía no se ha definido nada porque no existen las 12 ratificaciones, de las cuales cuatro deben ser de los mayores transportadores; pero si no hay una adhesión total podría entrar en vigencia por acción de los adherentes. Si la



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

Organización Marítima Internacional (OMI) permite que se abra la discusión, puede cambiar el nivel de organización y llegar a la Organización de Naciones Unidas (ONU) para establecer la vigencia de este Convenio, que es de protección, pero como está propuesto de buena fe y está abierto a la adhesión, los países están estudiando la conveniencia de adherirse o no.

Finalmente anotó que los países que firmaron inicialmente este Protocolo 2010 son: Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Holanda, Noruega, Turquía y Canadá, naciones que además constituyen el fondo que cubre la parte que le haría falta al propietario del buque, puesto que su seguro contratado no es suficiente para indemnizar eventuales daños.

3.1.2 David Vélez, especialista de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA) señaló que el aumento del transporte marítimo de diversos tipos de carga a lo largo de los años, ha incrementado también los riesgos de siniestros marítimos con sus diversas consecuencias, entre ellas, la contaminación. Los casos más conocidos son los de derrames de hidrocarburos. Un problema que se ha hecho evidente en los últimos años es el de no tener un mecanismo estandarizado para efectuar el cobro de indemnizaciones. La OMI implementó el Convenio de Responsabilidad Civil 1969, modificado en 1992, con sus respectivos protocolos. Ante el problema de transporte marítimo de sustancias peligrosas que no se encuentra cubierto por el mencionado Convenio, la OMI a través de una Conferencia Diplomática efectuada en Londres en mayo de 1996, estableció el Convenio SNP (sustancias nocivas y potencialmente peligrosas) 1996; sin embargo, hasta el momento no tiene los adherentes suficientes para su entrada en vigor.

Agregó que el objetivo del presente Convenio es establecer un sistema de indemnizaciones en casos de accidentes en el mar, que impliquen daños ocasionados por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, como los productos químicos. Las



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

sustancias peligrosas no se determinan a criterio de cada país sino que están detalladas en los diferentes convenios que tiene la OMI, específicamente en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques o MARPOL 1973-1978, relativo a contaminación marítima y del cual Ecuador es signatario. El ámbito de aplicación cubre todo daño causado en el mar territorial, que incluye la zona económica exclusiva y daños que impliquen medidas preventivas donde quiera que éstas se tomen. El accidente podría ocurrir en alta mar donde no hay jurisdicción específica de un país, pero el Ecuador, en ese caso, podría tomar medidas preventivas si se determinara que la mancha o el riesgo de su zona económica exclusiva está presente. Para evitar que esa contaminación llegue a nuestra jurisdicción, el costo de esas medidas puede ser exigido y cubierto si existe este Convenio.

Señaló que este instrumento no es aplicable a buques de guerra porque están regidos por un sistema diferente, al considerarse que son prolongación de la soberanía específica de un país; buques de propiedad de un Estado que se dedican a actividades no comerciales; buques que realizan tráfico entre puertos de un mismo Estado parte; y buques de arqueo menor a 200 toneladas.

Es potestad del Estado ecuatoriano introducir en su legislación las medidas compensatorias que sean convenientes, de conformidad a los estudios respectivos. Los daños cubiertos están contemplados en el artículo 1 numeral 6 del Convenio.

La adhesión al Convenio SNP y su Protocolo de 2010, permitirá al Ecuador disponer de un mecanismo claro para el cobro de indemnizaciones ante posibles daños provocados por el derrame de sustancias nocivas transportadas por mar. La obligatoriedad del seguro para los dueños de los buques que transporten sustancias nocivas, permitirá contar con las garantías adecuadas para cubrir los gastos de remediación de manera efectiva y a la brevedad posible.



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

Finalmente recomendó continuar con el proceso de adhesión y ratificación del Ecuador al Protocolo 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996.

3.1.3 Jorge Mora, catedrático de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, señaló que el fondo internacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas beneficia a los dueños de los buques y a las personas que transportan la carga; no nace de las necesidades de cada país. Especificó que los daños que se generan son de cuatro órdenes: la compensación por limpieza y medidas preventivas; la recuperación de los derrames frente a los naufragios; la protección de las aguas sensibles; y la recuperación por limpieza y las horas de trabajo. Esto se recupera con métodos no necesariamente amigables con el medio ambiente y en este caso se desarrollarían procesos como la quema del crudo, la recuperación o la disolución a través de sustancias químicas; es decir, de todas maneras habrá daño ambiental, por lo que no existe forma de dejar totalmente limpio el mar.

Manifestó que un segundo caso sería la compensación por daños a la propiedad, que corresponde a limpiar, reparar, sustituir las propiedades contaminadas y eso también se cubre; y, un tercero sería la compensación por daños ambientales que permita la recuperación del daño causado, pero esto es difícil de ser admitido en este tipo de Convenios porque no los cubre, no los prevé y porque se deja abierta la puerta para que los países afectados o involucrados legislen sobre estos asuntos.

Según el catedrático, otro aspecto que debe tenerse en cuenta es la necesidad de medir las pérdidas económicas. En el año 2007 se dio un incidente en la República de Corea, un buque derramó 11 mil toneladas de hidrocarburos y la mayor dificultad fue evaluar económicamente el costo de este derrame.



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

Agregó que el Convenio estipula que no existe la aplicación de demandas sino la reclamación. A manera de ejemplo, la República de Corea se ha apoyado en una oficina de asesoramiento que permite las reclamaciones. Han pasado seis años de este incidente, se han hecho 100 mil reclamaciones y se ha resuelto alrededor del 60% del problema, con resultados que no necesariamente han respondido a las expectativas de las personas afectadas, ya que las legislaciones nacionales no son lo suficientemente fuertes. El Ecuador tiene una enorme ventaja y es que su legislación es muy responsable con el medio ambiente y su marco legal le permitiría regular adecuadamente estos temas.

Respecto a las reclamaciones económicas, expresó que la dificultad estriba en que normalmente los dueños de los seguros piden por ejemplo, una contabilidad detallada de aquellos negocios que han sido afectados (en turismo o pesca), siendo muy difícil para los pescadores artesanales cumplir con este requisito, por lo que la legislación ecuatoriana debe ver la forma de hacer aplicable este convenio para estos casos. Recordó a los miembros de la Comisión que el Convenio y su Protocolo surgen a raíz de un incidente suscitado en el mar en 1967, fecha en la cual los involucrados fueron los dueños de los buques y las cargas. Las aguas internacionales no reconocen fronteras y se invaden; en ese sentido, hay que aprovechar la fortaleza de la legislación ecuatoriana para aplicar todos los mecanismos necesarios para la protección del país.

3.1.4 David Vaca, entonces enlace diplomático entre el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana y la Asamblea Nacional, señaló que el Convenio Marco preveía ciertas obligaciones financieras. Con el fin de recoger las observaciones de los países y plasmar condiciones más favorables para alcanzar la ratificación de este Convenio, se creó el Protocolo de 2010.

3.2 Durante el debate los Asambleístas de la Comisión analizaron el pedido de aprobación del Convenio y el Protocolo, discutieron varios aspectos del mismo y expusieron sus



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

planteamientos.

El Asambleísta Fernando Bustamante señaló que este Protocolo también es parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), por lo tanto integra el ordenamiento jurídico como parte del régimen internacional de los océanos. Explicó que este Convenio tiene que ver con responsabilidad de indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, tema que está dentro del ámbito del daño ambiental. Asimismo preguntó al representante de la DIRNEA sobre quién deberá asumir las obligaciones financieras. El funcionario de la DIRNEA respondió que esos valores son asumidos por las personas naturales y jurídicas que reciben la carga y no por el Estado.

La Asambleísta María Augusta Calle mencionó que existen embarcaciones que generan daños ambientales, por lo que es importante saber de qué manera se aplicará este Convenio en esos casos. Esta inquietud fue solventada por el Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana encargado, quien explicó que en el Protocolo consta una lista de productos considerados sustancias peligrosas, pero aclara que no solo la carga puede ser peligrosa, sino también el combustible de las embarcaciones. Puntualizó que aquí radica la importancia del Convenio, ya que el propietario del buque queda obligado a contratar un seguro y si el mismo no es suficiente para cubrir los siniestros, el fondo cubre la totalidad de los daños.

Manifestó su preocupación respecto a la aplicación del Convenio en el Ecuador, dado que se trata de un instrumento que ampara a los buques. En el caso ecuatoriano, la mayor parte de los buques son privados y es el Estado el que asume las responsabilidades, más no el sector privado. En este punto Jorge Mora, catedrático de la Universidad Católica del Ecuador, manifestó que esa es la parte más sensible del Convenio y debe ser un punto de reflexión y de atención.



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

El Asambleísta Antonio Posso expuso que sería importante analizar si este instrumento jurídico internacional es realmente necesario, considerando que el Ecuador no cuenta con grandes flotas pesqueras y navieras, así como conocer cuáles son las potencias que se han adherido, cuáles no y el por qué de su decisión.

Señaló que es importante saber si existe la posibilidad de aplicar medidas de carácter coercitivo a través de la OMI o de la ONU para obligar a estas potencias a adherirse al Protocolo, de lo contrario, podría suceder lo mismo que ya se dio con el Protocolo de Kioto. Ante esta postura, el Embajador Diego Morejón, Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana encargado, expresó que en la Organización de Naciones Unidas existen 193 países y en la práctica cinco Estados son los que “establecen las reglas de juego”, por ello es importante contar con un Convenio Multilateral, que es el paraguas jurídico que necesitan países como el Ecuador.

La Asambleísta Verónica Rodríguez consultó si existe algún monto que el Ecuador tendrá que aportar anualmente por adherirse a este Protocolo, así como cuáles son las medidas que se han tomado actualmente para solucionar los problemas de derrames, por ejemplo, en el caso del buque Galapaface. Ante estas inquietudes, el Canciller encargado indicó que este Convenio establece una diferenciación con los derrames de hidrocarburos, ya que existe un convenio especial para esos temas. Respecto al aporte, señaló que cuando se constituya el fondo se establecerán los niveles de aportes, dependiendo de la incidencia en el transporte. Como ejemplo, citó el hundimiento del buque Jéssica en Galápagos, donde también hubo reclamos e indemnizaciones, pero la responsabilidad siempre es del dueño del barco, quien es el primer responsable con la sociedad. Si un transportista tiene carga con sustancias nocivas, al ser el Ecuador parte del Convenio, estará obligado a aportar los montos respectivos.

La Asambleísta también solicitó una explicación acerca del artículo 7 del Protocolo. El Capitán David Vélez, especialista de la DIRNEA, manifestó que se hace una



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

diferenciación entre los tipos de transporte de carga y cuál es la posible incidencia, ya que no es lo mismo que se accidente en el mar un contenedor que transporte bultos con botellas de aceite (tienen seguridades), que se parta el casco de un buque que transporte ácido, puesto que la significación del daño en el segundo caso es mayor. Por esta razón se establecen escalas para determinar el monto máximo a pagar por cada siniestro.

La Asambleísta Soledad Vela expresó que todos los convenios que protegen el ambiente o recursos naturales son positivos. Sin embargo, planteó algunas interrogantes, respecto a las garantías que existen para que efectivamente se paguen las indemnizaciones, especialmente cuando suceden siniestros en aguas internacionales. Al respecto, el representante de Cancillería explicó que el establecimiento de la zona económica exclusiva y mar territorial es para determinar la pertinencia de la indemnización para un país que está directamente afectado; pero si se trata de aguas internacionales, existe el paraguas de la OMI para realizar el reclamo y castigo a la entidad transportadora que siempre pasará por aguas internacionales y será monitoreada por este Convenio.

El Asambleísta Fernando Bustamante comentó que lograr que este Convenio entre en vigor es un problema político mayor, pero cada ratificación nueva agrega presión sobre el sistema internacional para que se establezca una legislación y regulación sobre el transporte y los daños derivados de sustancias nocivas transportadas. No está en manos de nuestro país lograr la entrada en vigor del Convenio, pero ratificarlo propende a aumentar la posibilidad de que se lleguen a tener las condiciones debidas de su entrada en vigor o para que existan negociaciones internacionales que obliguen a las grandes potencias a acatarlo. Se trata de un proyecto de largo plazo, pero en ese tiempo las grandes potencias se pueden someter a condiciones de adecuada protección del medio ambiente y de los países que son los receptores de su actividad naviera. Finalmente acotó acerca de las indemnizaciones, que si bien son limitadas existe un principio de responsabilidad con el que se puede reparar ciertos daños, ya que una forma de medir el daño ambiental es el costo de reparación o remediación del mismo.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

La Asambleísta Marllely Vásconez consultó si la obligatoriedad de la obtención de un seguro es para todas las embarcaciones, incluso si transportan menos de 20 mil toneladas. El especialista de la DIRNEA aclaró que la obligatoriedad del seguro es para el dueño de cada buque que transporte sustancias peligrosas, así sea menor a 20 mil toneladas.

4. Competencia de la Comisión

4.1. Constitución de la República del Ecuador

4.1.1 De conformidad con lo previsto en el artículo 120 numeral 8, son deberes y atribuciones de la Asamblea Nacional: "(...) 8. *Aprobar o improbar los tratados internacionales en los casos que corresponda*".

4.2.2 El artículo 419 señala:

"Casos que requieren aprobación de la Asamblea Nacional.- La ratificación o denuncia de los tratados internacionales requerirá la aprobación previa de la Asamblea en los casos que: (...) 4. Se refieran a derechos y garantías establecidos en la Constitución..."

4.2. Ley Orgánica de la Función Legislativa



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

4.2.1 El numeral 4 del artículo 6: *"Son órganos de la Asamblea Nacional: (...) 4. Las Comisiones Especializadas"*.

4.2.2 El artículo 21 de la misma norma señala:

"Temática de las Comisiones Especializadas Permanentes.- Son Comisiones Especializadas Permanentes las siguientes: (...) 5. De Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral...".

4.2.3 El artículo 108 numeral 4, dispone:

"La ratificación o denuncia de los Tratados y otras normas internacionales requerirá la aprobación previa de la Asamblea Nacional en los casos que: (...) 4. Se refieran a derechos y garantías establecidos en la Constitución...".

De acuerdo con las normas citadas, esta Comisión es competente para conocer el pedido de aprobación del "Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas 1996" y el "Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas 1996".

5. Dictamen previo y vinculante de la Corte Constitucional

El artículo 438 de la Constitución de la República del Ecuador señala:

"Dictamen previo y vinculante de constitucionalidad.- La Corte Constitucional emitirá dictamen previo y vinculante de constitucionalidad, en los siguientes



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

casos, además de los que determine la Ley: 1. Tratados internacionales, previamente a su ratificación por la Asamblea Nacional”.

La Corte Constitucional, con fecha 9 de julio de 2014, emitió el dictamen previo y vinculante de constitucionalidad No. 006-14-DTI-CC, dentro del caso 0025-12-TI, que en su parte correspondiente determina:

“DICTAMEN

1. *El “Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996” y el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996” requieren aprobación previa por parte de la Asamblea Nacional por encontrarse dentro de los casos que establece el artículo 419 numeral 4 de la Constitución de la República.*
2. *Las disposiciones contenidas en el “Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996” y el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996” guardan conformidad con la Constitución de la República del Ecuador.”*

6. Análisis del documento

De conformidad con lo expuesto, cabe establecer las siguientes consideraciones.



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

6.1 El Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996 se adoptó con la finalidad de garantizar un adecuado, pronto y efectivo trámite de los reclamos y de las indemnizaciones, por los daños a las personas y bienes a que hubiese lugar, los costes de limpieza, las medidas de restauración, así como las pérdidas económicas derivados del transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

6.2 El Protocolo de 2010 se suscribió con el objeto de mejorar la normativa relativa a la aplicación del régimen internacional previsto en el Convenio, además de facilitar la entrada en vigor del mismo y tiene como objetivo aunar esfuerzos para evitar la contaminación del mar con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Para ello los Estados Parte se comprometen a exigir a los buques y embarcaciones la contratación de un seguro que ampare estos riesgos, así como el establecimiento de un fondo que cubra los daños que no alcanzan a ser pagados en su totalidad por el seguro obligatorio. De esta manera se garantizará una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños causados a personas y bienes; costos de limpieza y las medidas de restauración; y, las pérdidas económicas derivadas por el transporte marítimo de sustancias nocivas.

6.3 Por su parte, la Corte Constitucional, en el control material que realiza señala:

“Revisadas las normas que conforman “El Convenio” y “El Protocolo” cabe aclarar que este último tiene por objeto resolver las cuestiones inhibitoras que han sido identificadas para la entrada en vigor del Convenio y por consiguiente de la aplicación del régimen internacional de éste...”. Y, que ambos instrumentos “tienen como objetivo esencial la implementación de un orden normativo destinado a garantizar las indemnizaciones a favor de las personas que sufren daños ocasionados por sucesos relacionados con el transporte marítimo de sustancias nocivas potencialmente peligrosas para lo cual se establecen los adecuados procedimientos, con la participación activa de los Estados Parte en el Convenio y el Protocolo y que a la vez se convierten en beneficiarios”.



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

6.4 El Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996 y el Protocolo de 2010 guardan concordancia con varios postulados constitucionales contemplados en los artículos que a continuación se citan:

“Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, sumak kawsay. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.”

“Art. 15.- El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto. La soberanía energética no se alcanzará en detrimento de la soberanía alimentaria, ni afectará el derecho al agua.

Se prohíbe el desarrollo, producción, tenencia, comercialización, importación, transporte, almacenamiento y uso de armas químicas, biológicas y nucleares, de contaminantes orgánicos persistentes altamente tóxicos, agroquímicos internacionalmente prohibidos, y las tecnologías y agentes biológicos experimentales nocivos y organismos genéticamente modificados perjudiciales para la salud humana o que atenten contra la soberanía alimentaria o los ecosistemas, así como la introducción de residuos nucleares y desechos tóxicos al territorio nacional.

“Art. 32.- La salud es un derecho que garantiza el Estado, cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir.”



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

"Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas:

(...)27. El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.

"Art. 71.- La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos.

Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza. Para aplicar e interpretar estos derechos se observarán los principios establecidos en la Constitución, en lo que proceda.

El Estado incentivará a las personas naturales y jurídicas, y a los colectivos, para que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema."

"Art. 72.- La naturaleza tiene derecho a la restauración. Esta restauración será independiente de la obligación que tienen el Estado y las personas naturales o jurídicas de indemnizar a los individuos y colectivos que dependan de los sistemas naturales afectados.

En los casos de impacto ambiental grave o permanente, incluidos los ocasionados por la explotación de los recursos naturales no renovables, el Estado establecerá los mecanismos más eficaces para alcanzar la restauración, y adoptará las medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas."

"Art. 73.- El Estado aplicará medidas de precaución y restricción para las actividades que puedan conducir a la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o la alteración permanente de los ciclos naturales.

Se prohíbe la introducción de organismos y material orgánico e inorgánico que puedan alterar de manera definitiva el patrimonio genético nacional."



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

“Art. 83.- Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley:

(...) 6. Respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible...”

“Art. 276.- El régimen de desarrollo tendrá los siguientes objetivos:

(...) 4. Recuperar y conservar la naturaleza y mantener un ambiente sano y sustentable que garantice a las personas y colectividades el acceso equitativo, permanente y de calidad al agua, aire y suelo, y a los beneficios de los recursos del subsuelo y del patrimonio natural...”

“Art. 397.- En caso de daños ambientales el Estado actuará de manera inmediata y subsidiaria para garantizar la salud y la restauración de los ecosistemas. Además de la sanción correspondiente, el Estado repetirá contra el operador de la actividad que produjera el daño las obligaciones que conlleve la reparación integral, en las condiciones y con los procedimientos que la ley establezca. La responsabilidad también recaerá sobre las servidoras o servidores responsables de realizar el control ambiental. Para garantizar el derecho individual y colectivo a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, el Estado se compromete a:

(...) 2. Establecer mecanismos efectivos de prevención y control de la contaminación ambiental, de recuperación de espacios naturales degradados y de manejo sustentable de los recursos naturales.

3. Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente...”

“Art. 416.- “Las relaciones del Ecuador con la comunidad internacional responderán a los intereses del pueblo ecuatoriano, al que le rendirán cuenta sus responsables y



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

ejecutores, y en consecuencia: (...)13. Impulsa la creación, ratificación y vigencia de instrumentos internacionales para la conservación y regeneración de los ciclos vitales del planeta y la biosfera”.

En congruencia con la Ley de Gestión Ambiental, que en el artículo 32 dispone:

“El Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental, en coordinación con las instituciones del Estado competentes en la materia, publicará en periódicos de amplia circulación los listados de productos, servicios y tecnologías de prohibida fabricación, importación, comercialización transporte y utilización por su peligro potencial para la salud y el medio ambiente. También publicara la lista de aquellos productos que han sido prohibidos en otros países.”

6.5 El Estado ecuatoriano tiene la obligación de velar por el cumplimiento de los derechos y garantías establecidos en la Constitución, como es el derecho a la salud y a vivir en un ambiente sano libre de contaminación, por lo que es relevante proteger y prevenir al territorio nacional y al mar territorial de desastres como la contaminación, que podría resultar de un derrame de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

6.6 Si bien los buques y embarcaciones privadas están obligados a contratar un seguro para resarcir los posibles daños ambientales, es deber del Estado exigir el cumplimiento de este requisito. El Protocolo de 2010 en este sentido, es más amplio que el Convenio ya que establece la posibilidad de crear un fondo que pueda abarcar todas las contingencias y valores que no puedan ser cubiertos por seguros privados.

6.7 Se trata de un Convenio Multilateral que busca comprometer a los países miembros para que incorporen en sus legislaciones medidas coercitivas que obliguen a los transportadores de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP) a contratar



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

seguros que cubran los daños ocasionados en caso de siniestros y a contribuir en un fondo común para cubrir los costos que no sean asumidos por los seguros.

6.8 Es evidente que muchos daños no se pueden resarcir económicamente, por ejemplo en los casos de ecosistemas dañados o biodiversidad destruida, pero el Protocolo de 2010 al igual que el Convenio, constituyen una medida de prevención que permitirá de alguna manera reducir los riesgos de contaminación.

6.9 Al respecto cabe citar, el artículo 71 de la Constitución de la República que señala: *"La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos."*

Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza. Para aplicar e interpretar estos derechos se observarán los principios establecidos en la Constitución, en lo que proceda. El Estado incentivará a las personas naturales y jurídicas, y a los colectivos, para que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema."

6.9 El presente Convenio guarda armonía con algunas disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Mar (CONVEMAR), ratificada por el Ecuador en el año 2012:

"Art. 19.- Significado de paso inocente o ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.² Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza, en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación: h)



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

Cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a esta Convención;...”

“Art. 21.- Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente

1. El Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes materias: (...) f) La preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste; ...”

“Art. 39.- Obligaciones de los buques y aeronaves durante el paso en tránsito:

(...) b) Los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques.”

“Art. 42.- Leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativos al paso en tránsito.1. Con sujeción a las disposiciones de esta sección, los Estados ribereños de estrechos podrán dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito por los estrechos, respecto de todos o algunos de los siguientes puntos:

(...) b) La prevención, reducción y control de la contaminación, llevando a efecto las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas;...”

“Art. 43.- Ayudas para la navegación y la seguridad y otras mejoras, y prevención, reducción y control de la contaminación. Los Estados usuarios



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

y los Estados ribereños de un estrecho deberían cooperar mediante acuerdo: a) Para el establecimiento y mantenimiento en el estrecho de las ayudas necesarias para la navegación y la seguridad u otras mejoras que faciliten la navegación internacional; y
b) Para la prevención, la reducción y control de la contaminación causada por buques.”

7. Conclusiones

La Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, en virtud de lo expuesto y en consideración a:

- Que la Constitución de la República en su artículo 71 establece que “la naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos”.
- Que las disposiciones previstas en el Convenio y el Protocolo guardan consonancia con el derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, así como con el derecho a la salud establecidos en la Constitución de la República.
- Que la Corte Constitucional señaló que el Convenio y el Protocolo “tienen como objetivo esencial la implementación de un orden normativo destinado a garantizar las indemnizaciones a favor de las personas que sufran daños ocasionados por sucesos relacionados con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, para lo cual se establecen los adecuados procedimientos...”.



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

- Que Ecuador se adhirió a la CONVEMAR, Convención que promueve la implementación de mecanismos tendientes a preservar el medio ambiente marino, especialmente en lo que concierne a la contaminación por buques y vertimiento de sustancias nocivas al mar.

- Que si bien la ratificación de este instrumento por parte del Ecuador no implica su entrada en vigor, constituye un mecanismo de presión sobre el sistema internacional para que se establezca una legislación y regulación sobre el transporte y los daños derivados de sustancias nocivas transportadas.

- Que se ha seguido el trámite previsto en la Constitución de la República y La Ley Orgánica de la Función Legislativa para la aprobación de instrumentos internacionales.

8. Recomendaciones

La Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral recomienda al Pleno de la Asamblea Nacional, aprobar el "Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996 y el "Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996".



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL**

Por último la Comisión recomienda al Pleno de la Asamblea que una vez ratificado este Convenio sus normas sean tomadas en cuenta y desarrolladas en un futuro Código Orgánico Ambiental.

9. Asambleísta ponente.- Fernando Bustamante.



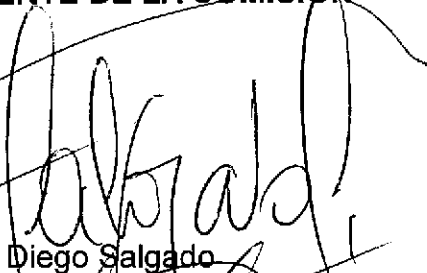
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN



Xavier Casanova

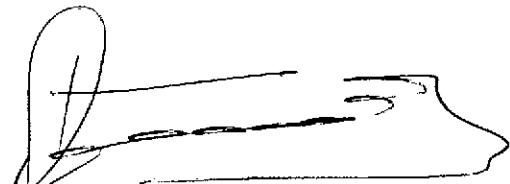
Asambleísta alterno de As. María Augusta Calle

MIEMBRO DE LA COMISIÓN



Diego Salgado

MIEMBRO DE LA COMISIÓN



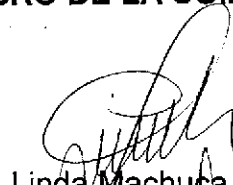
Raúl Auquilla

MIEMBRO DE LA COMISIÓN



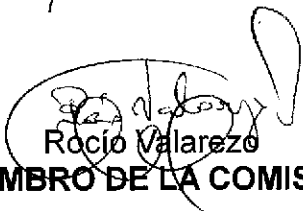
Milton Gualán

MIEMBRO DE LA COMISIÓN



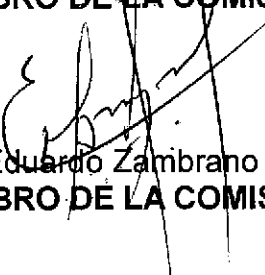
Linda Machuca

MIEMBRO DE LA COMISIÓN



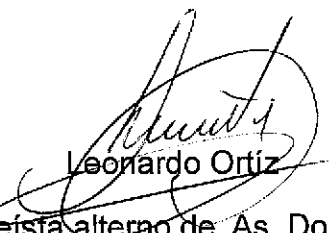
Rocio Valarezo

MIEMBRO DE LA COMISIÓN



Eduardo Zambrano

MIEMBRO DE LA COMISIÓN



Leonardo Ortiz

Asambleísta alterno de As. Dora Aguirre

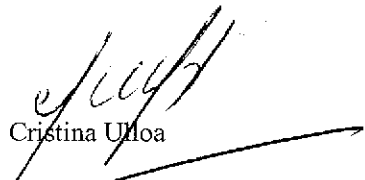
MIEMBRO DE LA COMISIÓN



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Quito, 24 de junio de 2015

RAZÓN.- Siento por tal, que el pedido de aprobación del “Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996 y el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996” fue conocido, tratado y debatido en el seno de esta Comisión, en sesiones de 24 de septiembre de 2014; 28 de enero y 2 de febrero de 2015 y, el presente Informe de Comisión aprobado en sesión de 24 de junio de 2015, con la siguiente votación: nueve (9) votos afirmativos de las y los asambleístas: Xavier Casanova, alerno de la asambleísta María Augusta Calle; Milton Gualán; Linda Machuca; Leonardo Ortiz, alerno de la asambleísta Dora Aguirre; Diego Salgado; Rocío Valarezo, Raúl Auquilla, Eduardo Zambrano y Fernando Bustamante. No asistieron los asambleístas Hugo Quiroz, alerno de la asambleísta Verónica Rodríguez y Manuel Solórzano, alerno de la asambleísta María Soledad Vela. Lo certifico.-


Cristina Ulloa

**SECRETARIA RELATORA DE LA COMISIÓN DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**