

**FCTC**CONVENIO MARCO DE LA OMS
PARA EL CONTROL DEL TABACO**Conferencia de las Partes en el
Convenio Marco de la OMS
para el Control del Tabaco**

Cuarta reunión
Punta del Este (Uruguay), 15-20 de noviembre de 2010
Punto 5.9 del orden del día provisional

FCTC/COP/4/13
24 de septiembre de 2010

Aplicación del artículo 19 del Convenio «Responsabilidad»

ANTECEDENTES

1. El presente documento se ha preparado para apoyar el examen por la Conferencia de las Partes del punto 5.9 del orden del día provisional acerca de la responsabilidad. Se presenta una sinopsis de la aplicación del artículo 19 del Convenio Marco de la OMS para el Control del Tabaco (CMCT) por las Partes a partir de los informes presentados por estas de conformidad con el artículo 21 del propio Convenio y las experiencias en otras áreas pertinentes, tales como el medio ambiente en particular.
2. El artículo 19 del CMCT de la OMS no establece un régimen de responsabilidad, pero estipula que las Partes considerarán la adopción de medidas legislativas o la promoción de sus leyes vigentes para ocuparse de la responsabilidad penal y civil, inclusive la compensación cuando proceda. Asimismo, cooperarán entre sí en el intercambio de información sobre asuntos diversos, tales como la legislación, los reglamentos vigentes y la jurisprudencia pertinente. Además, se prestarán recíprocamente ayuda, según proceda y según hayan acordado entre sí, en los procedimientos judiciales relativos a la responsabilidad.
3. El párrafo 5 del artículo 19 estipula que la Conferencia de las Partes «podrá considerar, si es posible, en una etapa temprana, teniendo en cuenta los trabajos en curso en foros internacionales pertinentes, cuestiones relacionadas con la responsabilidad, incluidos enfoques internacionales apropiados de dichas cuestiones y medios idóneos para apoyar a las Partes, cuando así lo soliciten, en sus actividades legislativas o de otra índole de conformidad con el presente artículo».
4. Cabe destacar que durante las negociaciones del CMCT de la OMS, en abril de 2001, la OMS convocó un cuadro de expertos jurídicos para que estudiaran la naturaleza y el alcance de las posibles disposiciones relativas a la responsabilidad y la indemnización del Convenio. Los temas y las cuestiones principales que se analizaron en esa reunión de consulta fueron el posible alcance y la factibilidad de un régimen de responsabilidad, la posibilidad de aplicar los regímenes de responsabilidad establecidos por otros convenios internacionales (en especial el principio de que «quien contamina paga»), la experiencia en los litigios relacionados con el tabaco, así como los fondos destinados a las medidas

preventivas y de indemnización. El informe del grupo de expertos¹ fue presentado al Órgano de Negociación Intergubernamental para ayudar en las negociaciones del Convenio.

Experiencias de las Partes

5. Los informes de las Partes sobre la aplicación del Convenio brindan la oportunidad de analizar sus experiencias y distinguir tendencias en la aplicación del artículo 19.

6. De las 135 Partes que han presentado informes de aplicación hasta la fecha, 46 (34%) declararon haber aplicado medidas relacionadas con la responsabilidad penal y civil, incluida la indemnización cuando correspondía, para los fines del control del tabaco. Ochenta y una (60%) respondieron «No» a la pregunta, y ocho (6%) la dejaron sin respuesta.

7. En el cuestionario aprobado por la Conferencia de las Partes en su tercera reunión (Durban (Sudáfrica), del 17 al 22 de noviembre de 2008) para el segundo informe (quinquenal) de las Partes se agregaron dos preguntas para que las Partes pudieran notificar las medidas relativas a la responsabilidad que se habían adoptado para impulsar el control del tabaco en su jurisdicción. A la pregunta de si alguna persona en su jurisdicción había entablado alguna acción penal o civil, incluida la indemnización cuando correspondía, contra cualquier empresa tabacalera relacionada con cualquier efecto adverso sobre la salud causado por el consumo de tabaco, nueve de las 30 Partes que presentaron el segundo informe (quinquenal) de aplicación respondieron «Sí», 20 contestaron «No» y una no ofreció respuesta. También se pidió a las Partes que notificaran si habían adoptado alguna medida legislativa, ejecutiva, administrativa o de otra índole contra la industria tabacalera para lograr el reembolso total o parcial de los gastos médicos y sociales, así como otros gastos pertinentes relacionados con el consumo de tabaco en su jurisdicción. De las 30 Partes que presentaron el segundo informe, solo tres respondieron afirmativamente y 27 contestaron «No».

8. Varias Partes facilitaron detalles de la aplicación del artículo 19 del Convenio. El Canadá y el Japón indicaron que en su legislación nacional se incluía la responsabilidad y adjuntaron el texto de dichas leyes. El Canadá agregó además una lista extensa de las leyes provinciales (que varían de una provincia a otra) concerniente a la indemnización de los daños a la salud causados por la industria tabacalera. Cinco Partes (Finlandia, las Islas Marshall, el Japón, Noruega y Panamá) informaron acerca de casos ante los tribunales que estaban solicitando compensación por los daños a la salud causados por el consumo de tabaco.

9. A pesar de los progresos comunicados por varias Partes a título individual, a escala mundial el artículo 19 es uno de los pocos artículos del Convenio con respecto a los cuales no se observan adelantos notables en los dos ciclos de notificación (informes bienales y quinquenales).

La responsabilidad en el derecho internacional en el ámbito del medio ambiente

10. Se han elaborado tratados internacionales sobre la responsabilidad como respuesta a las emergencias ambientales de importancia internacional, en particular las que se han producido a partir de los años sesenta del pasado siglo, como los derrames de petróleo de grandes dimensiones por accidentes de buques cisterna en el mar, los accidentes que afectan a instalaciones nucleares y los incidentes de vertido de desechos peligrosos a través de las fronteras. Además, ha habido iniciativas para abordar la

¹ Véase también el documento A/FCTC/INB2/5 Rev.1 (*Actualización de la Secretaría: consulta de la OMS acerca de la inclusión de posibles disposiciones sobre responsabilidad e indemnización en el convenio marco de la OMS para la lucha antitabáquica*).

responsabilidad en otras esferas relacionadas con actividades, instalaciones o sustancias potencialmente peligrosas. Dichos tratados abarcan esferas tales como los desechos peligrosos, la contaminación del mar, la seguridad nuclear y los transportes. En los tratados internacionales en vigor, el acento se ha colocado específicamente en la responsabilidad civil.

11. En general, se ha reconocido la responsabilidad de los Estados de velar por que las actividades dentro de su jurisdicción o bajo su control no dañen el medio ambiente de otros Estados o el de zonas situadas fuera de su jurisdicción nacional, como se pone de relieve en la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano (la Declaración de Estocolmo) de 1972 y la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992. Esta responsabilidad corre parejas con el derecho soberano de los Estados a explotar sus propios recursos con arreglo a sus políticas ambientales y de desarrollo, según la Carta de las Naciones Unidas y los principios del derecho internacional.

12. Con respecto a la formulación de leyes nacionales e internacionales relativas a la responsabilidad, la Declaración de Río también afirma que «los Estados deberán desarrollar la legislación nacional relativa a la responsabilidad y la indemnización respecto de las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales» y «deberán cooperar asimismo de manera expedita y más decidida en la elaboración de nuevas leyes internacionales sobre responsabilidad e indemnización por los efectos adversos de los daños ambientales causados por las actividades realizadas dentro de su jurisdicción, o bajo su control, en zonas situadas fuera de su jurisdicción». Esto último también se aborda en la Declaración de Estocolmo, la cual proclama que «los Estados deben cooperar para continuar desarrollando el derecho internacional en lo que se refiere a la responsabilidad y a la indemnización a las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales que las actividades realizadas dentro de la jurisdicción o bajo el control de tales Estados causen a zonas situadas fuera de su jurisdicción».

13. Cabe señalar asimismo que el Consejo de Administración del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente adoptó hace poco una serie de directrices para el desarrollo de legislación [la redacción está copiada de los documentos originales] nacional en materia de responsabilidad, las medidas de respuesta y la indemnización por los daños causados por actividades peligrosas para el medio ambiente.¹ El objetivo de las directrices, que abordan cuestiones como las medidas de respuesta, la exoneración de responsabilidad, las reclamaciones de indemnización y los límites financieros, es brindar orientación a los Estados en relación con las normas nacionales sobre responsabilidad, medidas de respuesta e indemnización.

14. En el anexo al presente informe figura una reseña sobre la responsabilidad como se aborda en el derecho internacional con respecto al medio ambiente, preparado por la División de Legislación [Está bien así, sin artículo] y Convenios sobre Medio Ambiente del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

INTERVENCIÓN DE LA CONFERENCIA DE LAS PARTES

15. Se invita a la Conferencia de las Partes a que tome nota del presente informe y proporcione más orientación.

¹ Decisión SS.XI/5, parte B, del Consejo de Administración del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, 26 de febrero de 2010.

ANEXO

**LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO INTERNACIONAL
EN LA ESFERA DEL MEDIO AMBIENTE**

1. En este anexo¹ se ofrece una breve reseña de los regímenes de responsabilidad que figuran en instrumentos jurídicos internacionales existentes, en particular tratados internacionales en el campo del medio ambiente.

Tendencia y principios generales en la forma de abordar la responsabilidad en los tratados internacionales sobre el medio ambiente

2. Se han elaborado tratados internacionales con respecto a la responsabilidad en respuesta a las emergencias ambientales de importancia internacional, en particular las que se han producido a partir de los años sesenta del pasado siglo, como los derrames de petróleo de grandes dimensiones por accidentes de buques cisterna en el mar, accidentes en instalaciones nucleares e incidentes de vertido de desechos peligrosos a través de las fronteras. Como consecuencia, los tratados internacionales sobre el medio ambiente han evolucionado en general para abarcar estas áreas desde el punto de vista de la responsabilidad. Además, se han llevado a cabo iniciativas para abordar la responsabilidad en otras esferas que entrañan actividades o instalaciones potencialmente peligrosas, o actividades (como el transporte) que involucran sustancias potencialmente peligrosas.

3. A escala regional, en Europa se ha adoptado un tratado internacional para abordar la responsabilidad civil con respecto a los daños ambientales. A tenor del protocolo sobre protección del medio ambiente que forma parte del Tratado Antártico, se ha adoptado un anexo sobre la responsabilidad derivada de las emergencias ambientales. Varias convenciones y protocolos regionales sobre los mares también incluyen disposiciones sobre la responsabilidad a fin de permitir que las Partes adopten las medidas pertinentes.

4. En los tratados internacionales existentes la atención se centra concretamente en la responsabilidad civil.

5. En general, se reconoce que los Estados tienen la responsabilidad de velar por que las actividades realizadas dentro de su jurisdicción o bajo su control no causen daños al medio ambiente de otros Estados ni de zonas situadas fuera de su jurisdicción nacional, como se subraya en el principio 21 de la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano (Declaración de Estocolmo) de 1972 y la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992. Esta responsabilidad corre parejas con el derecho soberano de los Estados a explotar sus propios recursos con arreglo a sus políticas ambientales y de desarrollo, según la Carta de las Naciones Unidas y los principios del derecho internacional, igualmente declarados en los tratados mencionados.

6. Por lo que toca al desarrollo de legislación nacional e internacional sobre la responsabilidad, el principio 13 de la Declaración de Río, en el que se afirma que «los Estados deberán desarrollar la legislación nacional relativa a la responsabilidad y la indemnización respecto de las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales» y «deberán cooperar asimismo de manera expedita y más deci-

¹ Gentilmente preparado por la División de Legislación y Convenios sobre Medio Ambiente del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, a petición de la Secretaría del Convenio.

didada en la elaboración de nuevas leyes internacionales sobre responsabilidad e indemnización por los efectos adversos de los daños ambientales causados por las actividades realizadas dentro de su jurisdicción, o bajo su control, en zonas situadas fuera de su jurisdicción». Esto último también se aborda en el principio 22 de la Declaración de Estocolmo, el cual proclama que «los Estados deben cooperar para continuar desarrollando el derecho internacional en lo que se refiere a la responsabilidad y a la indemnización a las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales que las actividades realizadas dentro de la jurisdicción o bajo el control de tales Estados causen a zonas situadas fuera de su jurisdicción».

Desechos peligrosos

7. El **Protocolo de Basilea sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación**¹ fue adoptado en 1999 como parte del Convenio de Basilea de 1989 sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación. El Protocolo establece un régimen completo para asignar la responsabilidad en caso de un accidente que involucre desechos peligrosos, así como una indemnización suficiente y rápida por los daños resultantes del transporte transfronterizo de esos desechos, en particular los incidentes que ocurren a consecuencia del tráfico ilícito de dichos materiales. Según la definición del Protocolo, los daños abarcan los daños tradicionales (muerte, lesiones corporales o daños materiales), las pérdidas de ingresos y los costos de las medidas de reposición y las preventivas (daños ambientales). La responsabilidad es estricta y el notificador o el exportador es responsable de los daños hasta que el eliminador haya tomado posesión de los desechos. Se puede aplicar la responsabilidad por actos u omisiones voluntarios, imprudentes o negligentes. El Protocolo rige para los territorios que están dentro de la jurisdicción de las Partes, incluida toda zona terrestre, zona marítima o espacio aéreo sobre los que una Parte tenga responsabilidad administrativa y reglamentaria de conformidad con el derecho internacional con respecto a la protección de la salud humana o el medio ambiente. Se aplica solo a los daños sufridos en una zona bajo la jurisdicción nacional de una Parte ocasionados por un incidente, según la definición del propio Protocolo, así como a las zonas fuera de la jurisdicción nacional y los Estados de tránsito que no sean contratantes, siempre y cuando dichos Estados concedan beneficios recíprocos sobre la base de acuerdos internacionales.

Contaminación marina

8. El **Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos** fue adoptado en 1969 y enmendado mediante protocolos en 1976 y 1992. Fue auspiciado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en respuesta al desastre por derrame de petróleo producido por el buque *Torrey Canyon* en 1967, como un régimen para garantizar el pago de indemnizaciones suficientes por los navieros a las personas que sufran daños resultantes de la contaminación por hidrocarburos, pero también para uniformar las normas y procedimientos internacionales para determinar las cuestiones de responsabilidad e indemnización suficiente en tales esferas. El Convenio asigna la responsabilidad de tales daños al propietario del buque del que escapan o desde el que se vierten los hidrocarburos contaminantes. El protocolo de 1992 amplía el alcance del Convenio para incluir los daños por contaminación en las zonas económicas exclusivas. También limita aun más la responsabilidad a los gastos en que se incurre para aplicar medidas razonables para reconstituir el medio ambiente.

¹ Al momento de redactar este informe el Protocolo no había entrado en vigor.

9. El **Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos** fue adoptado en 1971 y enmendado mediante protocolos en 1976 y 1992. También fue auspiciado por la OMI con el fin de indemnizar a las víctimas de los daños causados por la contaminación por hidrocarburos vertidos por buques en los casos en que la indemnización acordada por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1969 resulte insuficiente o no pueda obtenerse.

10. El **Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos Derivada de la Exploración y Explotación de los Recursos Minerales del Lecho Marino** fue adoptado en 1977 con el objetivo de garantizar la indemnización suficiente de las víctimas de los daños por la contaminación producida por las actividades mar adentro, mediante la adopción de normas y procedimientos uniformes para determinar las cuestiones de la responsabilidad y proporcionar dicha indemnización. El operador es responsable de los daños que se produzcan en la instalación, y la responsabilidad se extiende a los cinco años siguientes al abandono de esta.

11. El **Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas¹** fue adoptado en 1996 con la finalidad de reglamentar la indemnización de las víctimas de accidentes relacionados con el transporte de sustancias peligrosas y nocivas. Los daños definidos por el Convenio incluyen la muerte, las lesiones corporales, la pérdida de bienes y los daños sufridos por bienes fuera del buque, las pérdidas o daños debidos a la contaminación del medio ambiente, y el costo de las medidas preventivas. No se aplica a los daños causados por material radioactivo o infligidos a buques de guerra ni a otras naves propiedad del Estado y que se usen en servicios sin fin comercial. A tenor de este Convenio, el propietario del buque es estrictamente responsable de los daños y tiene que contratar un seguro y presentar los certificados correspondientes.

12. El **Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de buques** («Convenio sobre contaminación por hidrocarburos para combustible de buques») fue adoptado en 2001.¹ Tiene como objetivo lograr que a las personas que sufren daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de buques se les pague una indemnización suficiente, pronta y eficaz. Se aplica a los daños causados en el territorio de la Parte contratante, con inclusión del mar territorial y las zonas económicas exclusivas.

Seguridad nuclear

13. En el **Convenio de París acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear**, suscrito bajo los auspicios de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos en 1960, y en la **Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares**, suscrita bajo los auspicios del Organismo Internacional de Energía Atómica en 1963, se estableció un régimen de responsabilidad completo con respecto a las instalaciones nucleares. El **Protocolo común relativo a la aplicación de la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares y del Convenio de París acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear** («Protocolo Común») fue adoptado en 1988. El Convenio de París tiene la finalidad de velar por que las personas que sufren daños debidos a un «accidente nuclear» reciban una indemnización suficiente y equitativa; abarca los casos de contaminación radioactiva gradual, pero no la liberación normal o controlada de radiaciones. Establece un régimen de responsabilidad absoluta para el operador de una instalación nuclear por daños, en particular la pérdida de vidas, y daños o pérdidas materiales que no correspon-

¹ Al momento de redactar este informe el Convenio no había entrado en vigor.

dan a la propia instalación nuclear; fue suplementado por el **Convenio complementario del Convenio de París acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear** de 1960 [Esto no es parte del título aunque en inglés lo hayan destacado con negrita. Así está bien] («Convenio Suplementario de Bruselas») en 1963. Al entrar en vigor el Protocolo Común, la mayor parte de los detalles del Convenio de París se armonizaron con las de la Convención de Viena. Esta última brinda protección financiera contra los daños resultantes de los usos pacíficos de la energía nuclear y se distingue porque su definición de «personas» abarca tanto a los individuos como a los Estados. Los daños nucleares incluyen la pérdida de vidas humanas, las lesiones corporales y los daños materiales. De conformidad con la Convención de Viena, el operador de la instalación nuclear es absolutamente responsable de los daños causados por un accidente nuclear y se le exige que tenga un seguro. El Protocolo Común vinculó la Convención de Viena y el Convenio de París y los combinó en un régimen ampliado de responsabilidad.

14. El **Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares** fue adoptado en 1971 para resolver las dificultades y los conflictos que se derivan de la aplicación simultánea a los daños nucleares de ciertos convenios marítimos relacionados con la responsabilidad de los navieros. Una persona que por lo demás sea responsable de los daños causados en un accidente nuclear será exonerada de la responsabilidad si el operador de la instalación nuclear también es responsable de tales daños en virtud del Convenio de París o la Convención de Viena o de una ley nacional de alcance semejante en cuanto a la protección.

15. El **Protocolo de 1997 por el que se modifica la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares**, de 1963 («Protocolo de Viena»), amplía el posible límite de la responsabilidad del operador y el alcance geográfico de la Convención de Viena para incluir el territorio de los Estados no contratantes, las zonas marítimas establecidas y las zonas económicas exclusivas. Asimismo, concede jurisdicción a los Estados ribereños sobre las acciones que causen daños nucleares durante el transporte. También prorroga el periodo durante el cual se pueden presentar reclamaciones por la pérdida de vidas y lesiones corporales con respecto a la Convención de Viena.

16. La **Convención sobre indemnización suplementaria por daños nucleares**,¹ adoptada en 1997, establece un régimen de responsabilidad mundial y suplementa y mejora las medidas dispuestas en la Convención de Viena y el Convenio de París con miras a aumentar el monto de la indemnización por daños nucleares. La indemnización con respecto a los daños nucleares por accidente nuclear se garantizará con recursos financieros aportados por las Partes Contratantes involucradas, incluidos fondos públicos proporcionados de conformidad con la fórmula para el cálculo de las contribuciones con arreglo a la Convención. Se establece el procedimiento para el financiamiento suplementario, en particular la notificación de los daños nucleares, la recaudación de fondos, la lista de instalaciones nucleares, el derecho de repetición, los pagos y la asignación de fondos.

Transporte

17. La **Convención sobre la responsabilidad civil por daños causados durante el transporte de mercaderías peligrosas por carretera, ferrocarril y buques fluviales**¹ fue adoptada en 1989. Su objetivo es fomentar métodos técnicamente seguros de efectuar dicho transporte, mediante la prescripción de reglas de responsabilidad uniformes, incluida la indemnización suficiente y rápida cuando se producen daños. Se aplica a los accidentes que ocurren y a los daños causados en los Estados Partes. Abarca las reclamaciones que no están previstas en los contratos de transporte de mercaderías; pero no cubre situaciones en que las mercaderías peligrosas se cargan en un vehículo transportado por un bu-

¹ Al momento de redactar este informe la Convención no había entrado en vigor.

que o embarcación de mar o una aeronave. Las disposiciones sobre responsabilidad a tenor de la Convención incluyen cuestiones probatorias, formas de determinar la causa de los daños y distribución de la responsabilidad. Los Estados Partes deben promulgar leyes nacionales para la entrada en vigor de la Convención. Esta fija también los periodos de limitación de las reclamaciones y los procedimientos para presentarlas, así como la autoridad de las determinaciones judiciales realizadas.

Tratados regionales

18. **Convenio sobre la responsabilidad civil por daños resultantes de actividades peligrosas para el medio ambiente** («Convenio de Lugano»)¹. Tiene por finalidad garantizar que se pague una indemnización suficiente por los daños resultantes de la realización de actividades peligrosas para el medio ambiente y también proporciona los medios para la prevención y la restitución. Rige tan solo para las actividades que involucran, por ejemplo, las sustancias peligrosas especificadas en el anexo I, es decir, organismos modificados genéticamente, microorganismos y desechos. Abarca todos los tipos de daños, entre ellos pérdida de vidas, lesiones corporales, daños materiales, pérdida o daño por afectación del medio ambiente, y los costos de las medidas preventivas (tanto de los daños tradicionales como de los ambientales) cuando sean causados por una actividad peligrosa. El Convenio rige tanto si el incidente ocurre dentro o fuera del territorio de una Parte, pero no se aplica a los daños derivados del transporte ni a las sustancias nucleares. La ampliación de la aplicación territorial de la Convención está basada en las reglas de reciprocidad.

19. Otro instrumento importante en el campo de la responsabilidad civil internacional por daños al medio ambiente es el **Protocolo sobre Responsabilidad Civil y Compensación de Daños Resultantes de los Efectos Transfronterizos de Accidentes Industriales en Aguas Transfronterizas del Convenio sobre la Protección y Utilización de los Cursos de Agua Transfronterizos y de los Lagos Internacionales (1992) y de la Convención sobre los efectos transfronterizos de los accidentes industriales** («Protocolo sobre Responsabilidad Civil»)². Este instrumento permite que las personas afectadas por los efectos transfronterizos de accidentes industriales en aguas internacionales (como los pescadores o los operadores de obras hidráulicas aguas abajo) reclamen legalmente una indemnización suficiente y pronta. Según el Protocolo, las empresas serán responsables de los accidentes ocurridos en los establecimientos industriales, en particular los que afectan a embalses de escorias, así como durante el transporte por tuberías. El Protocolo abarca los daños físicos, los daños materiales y la pérdida de ingresos. También incluye los costos de restitución y las medidas de respuesta. Incluye una disposición antidiscriminatoria según la cual las víctimas de los efectos transfronterizos no pueden ser tratados de manera menos favorable que las víctimas del país donde ocurrió el accidente.

20. Además de los instrumentos mencionados anteriormente, en 2005 se adoptó el anexo VI del Protocolo sobre la Protección del Medio Ambiente del Tratado Antártico con respecto a la responsabilidad derivada de las emergencias ambientales. Varios convenios y protocolos regionales sobre los mares también incluyen disposiciones que rigen las cuestiones de responsabilidad.

Otros

21. La necesidad de abordar el tema de la responsabilidad también fue prevista en muchos tratados internacionales sobre el medio ambiente en otras esferas, como el **Protocolo de Cartagena sobre Se-**

¹ Adoptado en 1993 por el Comité de Ministros del Consejo de Europa.

² Al momento de redactar este informe, el Protocolo, adoptado en 2003 por la conferencia ministerial «Medio Ambiente para Europa», en Kiev (Ucrania), no había entrado en vigor.

guridad de la Biotecnología del Convenio sobre la Diversidad Biológica. El artículo 27 (Responsabilidad y compensación) establece que la Conferencia de las Partes, actuando en su calidad de Reunión de las Partes, adoptará un proceso en relación con la elaboración apropiada de normas y procedimientos internacionales en la esfera de la responsabilidad e indemnización, preferiblemente en un plazo de cuatro años. En consonancia con lo anterior, en su primera reunión la Conferencia de las Partes estableció un grupo de trabajo de composición abierta de expertos jurídicos y técnicos para que propusieran opciones para tales reglas. Los resultados se presentaron a la cuarta reunión de la Conferencia de las Partes. Al momento de redactar este informe, se esperaba que la quinta reunión de la Conferencia de las Partes (Nagoya (Japón), 11 a 15 de octubre de 2010) consideraría el resultado de las negociaciones del Grupo de amigos de la copresidencia¹ y adoptaría las medidas del caso.

= = =

¹ Véase el documento UNEP/CBD/BS/COP-MOP/5/11.