



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

SESIÓN No. 124

FECHA

Miércoles 28 de enero de 2015.- Las 11h31

MIEMBROS DE LA COMISIÓN ASISTENTES

Preside: Fernando Bustamante

María Augusta Calle

Milton Gualán

Linda Machuca

Antonio Posso

Verónica Rodríguez

Diego Salgado

Marllely Vásquez

Soledad Vela

Mary Verduga

Eduardo Zambrano

Secretaria Relatora: Cristina Ulloa

LUGAR

Sala de sesiones de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, ubicada en el séptimo piso del Palacio Legislativo localizado en la Av. 6 de Diciembre y Piedrahita de la ciudad de Quito.

ORDEN DEL DÍA

1. Continuar con el tratamiento del pedido de aprobación del Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre responsabilidad de indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996. Asisten: Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana; Ministro de Defensa Nacional, Ministra de Ambiente, o sus delegados; y, Dr. Jorge Mora, catedrático de la Universidad Católica del Ecuador.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

2. Discusión del Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite Enmendado tal como se convino en el Vigésimo Período de Sesiones de la Asamblea de la IMSO. Asisten: Ministro de Defensa Nacional o su delegado.

3. Puntos varios.

DESARROLLO: luego de aprobarse el orden del día que antecede y por existir quórum reglamentario, el señor Presidente declara instalada la sesión.-**PUNTO UNO: EMBAJADOR DIEGO MOREJÓN, MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA ENCARGADO:** el convenio tiene una parte jurídica y otra técnica. Fue adoptado en Londres, en el año de 1996, en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), Primera Conferencia Internacional temática. No entró en vigor por insuficientes ratificaciones, algunos procesos internos dentro de la OMI dieron como resultado que se elabore un protocolo para mejorar las condiciones de propuesta de 1996, y en el año 2010 se da una Segunda Conferencia internacional que implementa un Protocolo relativo al convenio, que enmienda el de 1996 y le da mejoras sustanciales que permiten abrir a la firma de los Estados este convenio. De acuerdo con los estatutos y con las consideraciones jurídicas generales deben existir por lo menos 12 Estados que ratifiquen este Protocolo de 2010 para que entre en vigencia. A la fecha hay sólo 8 Estados que han expresado el interés. Esto concluyó el 31 de octubre de 2011, a partir de dicha fecha los Estados que están interesados en este instrumento internacional pueden adherir al protocolo. De acuerdo con la consideración jurídica internacional el convenio de 1996 y el Protocolo de 2010 constituyen un solo instrumento. El Protocolo de 2010 incrementa los montos de las indemnizaciones, precisa varios elementos relacionados con la carga, 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 para las personas y bienes afectados las condiciones establecidas en el año 1996. El Protocolo entrará en vigor cuando haya 12 Estados, incluidos 4 que manejen las mayores cargas, países que no han expresado interés. Los países con altos volúmenes de carga no se encuentran por obvias razones, interesados en adherir. Sin embargo, la adhesión del Ecuador constituiría una señal política de importancia para ratificar el compromiso del país con la necesidad de establecer responsabilidades y remediación ambiental, por daños causados con buques que en su mayoría pertenecen a banderas de países desarrollados. Este Protocolo tiende a establecer indemnizaciones y pagos a todas aquellas riveras o partes de Estado que son afectados por algún derrame o accidente de las sustancias que transportan, como; aceites, gases licuados, materiales potencialmente peligrosos y sustancias nocivas transportadas en bultos y materiales sólidos a granel que entrañen riesgos de naturaleza química. Estos buques que transportan sustancias peligrosas, están obligados a presentar un seguro internacional que es contratado por el propietario del buque y en caso de que el seguro no sea suficiente, la indemnización se pagará de un fondo constituido por contribuciones aportadas por los receptores de las sustancias nocivas o potencialmente peligrosas -SNP-. Conforme 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), la unidad de cuenta utilizada, que fuera creada por el Fondo Monetario Internacional (FMI). Si el daño es causado por SNP en bultos o a granel, la máxima responsabilidad del propietario del buque es de 115 millones de DEG. El pago a través del fondo puede llegar hasta 250 DEG, equivalente a 336 millones de dólares americanos. En el caso de la carga de gas licuado natural: el Protocolo cambió la responsabilidad de pago de las contribuciones al receptor, a menos que el titular de la carga haya acordado hacerse cargo de ese transporte. Espacio de aplicación: en el territorio o en el mar territorial de un Estado Parte, de daños ocasionados por contaminación en zona económica exclusiva o área equivalente de un Estado Miembro y, aquello 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. Casos de inaplicabilidad del Protocolo: el convenio no se aplica a daños de contaminación producidos por hidrocarburos procedentes de buques tanque, ni a las pérdidas o daños cubiertos por el convenio sobre combustible de los buques. Se excluyen, también, pérdidas o daños ocasionados por materiales radioactivos.-**ASAMBLEÍSTA ANTONIO POSSO:** ¿El Protocolo será necesario e importante a pesar de que nuestro país no cuenta con grandes flotas pesqueras y navieras?. ¿Cuáles son las potencias que no se han adherido y cuáles son los países que se han adherido?.-**EMBAJADOR DIEGO MOREJÓN, MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA ENCARGADO:** los países que han firmado inicialmente son los países europeos, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Holanda, Noruega, Turquía, además Canadá. Son países que además constituyen el fondo que cubre la parte que le haría falta al propietario del buque que su seguro contratado no avanza a indemnizar por eventuales daños. No tengo datos técnicos y valorar los daños ambientales es difícil.-**ASAMBLEÍSTA VERÓNICA RODRÍGUEZ:** ¿Existe algún monto que Ecuador tendría que aportar anualmente por adherirse a este Protocolo? ¿Cómo se está resolviendo actualmente los problemas de derrames que se han dado, qué se está aplicando y a quién le corresponde indemnizar? ¿Cómo se resolvió en el caso del



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

buque Galapaface sin estar en el Protocolo?.-**EMBAJADOR DIEGO MOREJÓN, MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA ENCARGADO:** este convenio establece una diferenciación con los derrames de hidrocarburos porque hay un convenio especial para esos temas. Presumo que manejó el Ministerio del Ambiente el tema del reclamo. Por ejemplo cuando se hundió el buque Jéssica en Galápagos también hubo reclamos e indemnizaciones, pero la responsabilidad es del dueño del barco, es el primer responsable con la sociedad. Si un transportista tiene carga con sustancias nocivas, al ser parte del convenio, significará montos para aportar. El fondo se establecerá cuando se constituya cuales son los niveles de aportación de los países, dependerá de la incidencia que tienen en el transporte. Si un país es pasivo aportará lo mínimo, son cuotas internacionalmente establecidas. La conveniencia general, es un tratado multilateral abierto, todavía no se ha definido nada porque no existen los doce y dentro de esos deben estar 4 de los mayores transportadores, sino están en la adhesión no entraría en vigencia. Los países son Inglaterra, Rusia y China. Cuando no hay una adhesión total puede entrar por acción de los adherentes en vigencia, es una responsabilidad de fondos y eso se puede aplicar a esta convención. Esta es la parte de la negociación en la convención. Si la OMI permite que se abra la discusión puede cambiar el nivel de organización y podría llegar a la Organización de Naciones Unidas para establecer la vigencia de este convenio que es de protección, incluso cambiaría el nombre, pero como esto está propuesto de buena fé y está abierto a la adhesión, los países están estudiando y a países como el nuestro nos conviene.-**ASAMBLEÍSTA SOLEDAD VELA:** ¿Qué pasa si los daños se dan en aguas internacionales? ¿Qué garantía tenemos de que habrá una indemnización? ¿Por qué no están incluidos los buques de guerra que también transportan sustancias nocivas o hay otro convenio al respecto?.-**EMBAJADOR DIEGO MOREJÓN, MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA ENCARGADO:** efectivamente el establecimiento de la zona económica exclusiva y mar territorial es para establecer 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, siempre pasará por aguas internacionales y serán monitoreados por este convenio. En cuanto a los barcos de guerra estarán inmersos en algún tipo de protocolo especial.-**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:** siendo las 12h02, encargo la conducción de la sesión a la señora Vicepresidenta.-**ASAMBLEÍSTA FERNANDO BUSTAMANTE:** es evidente 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 nuestras manos el ratificar este convenio pero si es un grano de arena que propende a aumentar la posibilidad de que se llegue a tener las condiciones debidas de su entrada en vigor o para que existan negociaciones internacionales que obliguen a las grandes potencias a acatar. Es un proyecto de largo plazo, que es incompleto, no cubre los montos, pero tenemos que pensar en ese largo plazo para que esas grandes potencias se sometan a condiciones de adecuada protección del medio ambiente y de los países que son los receptores de su actividad naviera. Sobre el tema de las indemnizaciones creo que son limitadas pero hay un principio de responsabilidad, se pueden reparar ciertos daños. Una forma de medir el daño ambiental es el costo de reparación del daño ambiental o remediación.-**ASAMBLEÍSTA ANTONIO POSSO:** ¿Existe la posibilidad de aplicar medidas de carácter coercitivas a través de la OMI o de las Naciones Unidas para obligar a que estas potencias se adhieran a un Protocolo tan importante? De lo contrario se quedará como el Protocolo de Kioto.-**EMBAJADOR DIEGO MOREJÓN, MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA ENCARGADO:** la tragedia que significa estar regados en el planeta. En Naciones Unidas existen 193 países y en la práctica cinco estados establecen las reglas del juego. El paraguas jurídico que nos conviene es un tratado multilateral.-**ASAMBLEÍSTA MARÍA AUGUSTA CALLE:** ¿Hoy se ha encallado un barco en Galápagos con productos que llegaban a San Cristóbal y emiten daño ambiental ¿De qué manera se aplicaría este convenio? ¿Cuáles son las otras sustancias?.-**EMBAJADOR DIEGO MOREJÓN, MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA ENCARGADO:** depende el tipo de carga. En el Protocolo consta una lista, carga de gas licuado natural, aceites, etc. No solo la carga que transporte es peligrosa sino también el combustible que utiliza para operar, por eso es importante este convenio, porque el propietario del buque está obligado a contratar un seguro y si no le alcanza entra al fondo para tener la máxima cobertura del daño ambiental.-**ALMIRANTE OSWALDO ZAMBRANO, DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE ESPACIOS ACUÁTICOS -DIRNEA- DELEGADO DEL MINISTRO DE DEFENSA:**tenemos una presentación y expondrá el capitán David Vélez, especialista en el área.-**CAPITÁN DAVID VÉLEZ, ESPECIALISTA EN EL ÁREA:**unas ligeras aclaraciones para subsanar las dudas que tengan desde el punto de vista técnico. El aumento del transporte marítimo de diversos tipos de carga a lo largo de los años, aumentó también los riesgos de siniestros marítimos con sus diversas consecuencias, entre ellas la contaminación. Los casos más conocidos son los de derrames de hidrocarburos, en los cuales se presentaba el problema de no tener una forma estandarizada para realizar los cobros de indemnizaciones. Para tal efecto la Organización Marítima Internacional implementó el Convenio de Responsabilidad Civil 1969, modificado en 1992 con sus respectivos protocolos. Ante la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

presencia de sustancias peligrosas transportadas por mar, las cuales no se encuentran cubiertas por el Convenio CLC, 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 tienen los adherentes suficientes para su entrada en vigor. El objetivo es claro, establecer un sistema de indemnizaciones en casos de accidentes en el mar que impliquen los daños ocasionados por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas como los productos químicos. Las sustancias peligrosas no son 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 que es el de contaminación marítima y del cual Ecuador es signatario, entre otros. El ámbito de aplicación es todo daño causado en el mar territorial, incluye la zona económica exclusiva e inclusive daños que abarquen medidas preventivas donde quiera que se tomen. El accidente puede ocurrir en alta mar donde no hay jurisdicción específica de un país, sin embargo, Ecuador puede tomar medidas preventivas si se determina que la mancha o el riesgo de su zona económica exclusiva está presente; para evitar que esa contaminación llegue a nuestra jurisdicción y el costo de esas medidas pueden ser exigidas y cubiertos bajo este convenio. No es aplicable a buques de guerra porque están regidos por un sistema totalmente diferente al considerarse que son prolongación de la soberanía específica de un país; buques de propiedad de un Estado que se dedica a actividades no comerciales; buques que realizan tráfico entre puertos de un mismo Estado parte; buques de arqueo menor a 200. Es potestad del Estado ecuatoriano introducir en su legislación medidas compensatorias que se crean convenientes de conformidad a los estudios respectivos. Los daños cubiertos están contemplados en el artículo 1 numeral 6. Conclusiones: la adhesión al Convenio SNP y su Protocolo permitirá al país contar con un mecanismo de cobro de indemnización claro ante posibles daños provocados por 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 y demás, de manera efectiva y a la brevedad posible. Recomendamos continuar con el proceso de adhesión y ratificación del Ecuador al Protocolo 2010 al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996.-

ASAMBLEÍSTA MARLELY VÁSQUEZ: ¿Al fondo aportan los que reciben más de 20.000 toneladas de carga?.-

CAPITÁN DAVID VÉLEZ, ESPECIALISTA EN EL ÁREA: las personas naturales o jurídicas de un Estado que es parte del convenio reciben la carga.-

ASAMBLEÍSTA MARLELY VÁSQUEZ: ¿La obligatoriedad del seguro es para todos?.-

CAPITÁN DAVID VÉLEZ, ESPECIALISTA EN EL ÁREA: es para el dueño de cada buque que transporte sustancias peligrosas, así sea menor a 20.000 toneladas.-

ASAMBLEÍSTA VERÓNICA RODRÍGUEZ: solicito un explicación al artículo 7 del Protocolo.-

CAPITÁN DAVID VÉLEZ, ESPECIALISTA EN EL ÁREA: hace la diferenciación entre los diferentes tipos de transporte de carga y cuál es la posible incidencia. No es lo mismo que se caiga al mar un contenedor transportando bultos con botellas de aceite (tienen seguridades), a que se parta el casco de un buque químico que transporta ácido. La significación del daño es mayor, por eso se da una especie de escalas para establecer el monto máximo a pagar por cada siniestro. El cálculo es técnico y tiende a ser complicado, hay que analizarlo detalle por detalle pero se basa en la posibilidad de daño que puede causar.-

DR. JORGE MORA, CATEDRÁTICO DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR: este fondo parte de los dueños de los buques y también de las personas que transportan la carga, esto no nace de las necesidades del país; sin embargo, los daños que se generan son de cuatro órdenes: **primero la compensación por limpieza y medidas preventivas y eso se cubre;** recuperación de los derrames frente a los naufragios; protección de las aguas sensibles; recuperación por limpieza y las horas de trabajo. Recordemos también que esto se recupera con métodos no necesariamente amigables, en este caso se utilizaría procesos como la quema del crudo, la recuperación o la disolución a través de sustancias químicas, es decir, habrá daño ambiental. No existe forma de dejar totalmente limpio el mar. **Un segundo evento son la compensación por daños a la propiedad;** que corresponde limpiar, reparar, sustituir las propiedades contaminadas y eso también se cubre. Hay dos elementos que son altamente sensibles. **Un tercero es la compensación por daños ambientales** que permita la recuperación del daño causado y eso son difíciles de ser admitidos en este tipo de convenios, no lo cubre, no lo prevé, por lo tanto se deja abierta la puerta para que sean las legislaciones locales de los países afectados o involucrados aquellas que deben legislar sobre estos asuntos. **Un cuarto asunto, medir las pérdidas económicas.** En el año 2007 se dio un incidente en Corea, un buque derramó 11 mil toneladas de hidrocarburos y los dos últimos asuntos fueron los que más dificultad tuvieron. De hecho este convenio que se plantea en el año 2011, tiene algo fundamental, no existe la aplicación de demandas sino la reclamación y se procede; sin embargo, Corea se ha apoyado en una oficina de asesoramiento que permita las reclamaciones. Han pasado 6 años de este incidente y se han hecho 100 mil reclamaciones, se han resuelto alrededor del 60% con resultados que no necesariamente han respondido a las expectativas de las personas afectadas, y por otras razones que manifiesto a continuación. Las legislaciones no han sido lo suficientemente fuertes que permitan legislar sobre estos temas. Ecuador tiene un enorme ventaja, su legislación siendo la de mayor responsabilidad con el ambiente tiene un marco legal que permitiría legislar sobre estos temas.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Respecto a las reclamaciones económicas, la dificultad estriba en que normalmente los dueños de los seguros piden; por ejemplo, la contabilidad detallada de aquellos negocios que han sido afectados (en turismo o pesca). ¿Qué persona que hace pesca artesanal lleva asuntos contables? En caso de darse un derrame no habría forma de hacer reclamos porque la debilidad está en el país en dos aspectos: la legislación ecuatoriana debe dar aplicabilidad y nuestra economía es informal.- **ASAMBLEÍSTA MARÍA AUGUSTA CALLE:** la última parte que usted dijo me deja muy preocupada porque este es un convenio que ampara a los buques y en el caso ecuatoriano la mayor parte de los buques son privados. El Estado es el que tiene que asumir responsabilidades, y no el sector privado. No entiendo, la unidad de pago es definida por el Fondo Monetario Internacional, la carga de los buques pero al momento de afectación para los pequeños artesanos será difícil conseguir.-**DR. JORGE MORA, CATEDRÁTICO DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR:** esa es la parte más sensible y aquella que debe ser producto de la reflexión y de la atención. Esto nace por un incidente en el mar en el año de 1967 y los involucrados son los dueños de los buques y cargas. Las aguas internacionales no reconocen fronteras y se invaden, en ese sentido, hay que aprovechar la fortaleza de la legislación ecuatoriana aquella que debe generar las salvaguardias o protección para el país.-**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:** la Ministra del Ambiente se ha excusado con debida antelación y le daremos una nueva fecha para su presentación, suspendo el tratamiento de este punto.-**PUNTO TRES: VARIOS: PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:** por tratarse de un asunto de preocupación para la ciudadanía.-**ASAMBLEÍSTA MARÍA AUGUSTA CALLE:** estoy preocupada por el accidente de otro helicóptero dhruv y propongo llamar al Ministro de Defensa para que en una sesión reservada, nos informe lo que está pasando. **ASAMBLEÍSTA ANTONIO POSSO:** también debe invitarse al Ministro de Seguridad y el Comandante de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Son cuatro helicópteros que se han accidentado y más allá de que se diga, que oportunamente se aplican los seguros, en los accidentes se han perdido vidas humanas. Es una temática de seguridad y le corresponde a nuestra comisión tratar este tema.-**ASAMBLEÍSTA DIEGO SALGADO:** este miércoles oficialicé el pedido de comparecencia del Ministro de Defensa y del Comandante de la FAE a una sesión pública. Cincuenta millones de dólares no son nada frente a la muerte de elementos valiosos del país, y solicito que mi pedido tenga una respuesta.-**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:** los procesos de fiscalización están normados por ley. Las únicas sesiones reservadas que contempla nuestra legislación son los informes trimestrales que presentan los ministros en el área de seguridad, pero también un procedimiento legislativo de fiscalización. Nada nos impide invitar a los funcionarios, actuando bajo los principios legales. Hay que encontrar la forma, dentro del debido proceso, para aclarar ciertas dudas y preocupación de los propios asambleístas y del pueblo.-**ASAMBLEÍSTA MARLELY VÁSQUEZ:** se puede formular la invitación y a la par dar trámite al pedido de información.-**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:** la comisión no hace solicitudes de información sino sus integrantes o cualquier asambleísta.-**ASAMBLEÍSTA MARÍA AUGUSTA CALLE:** propongo enviar una carta con la firma de todos los miembros de la comisión invitándoles a los ministros de Defensa y de Seguridad, así como al Comandante de la Fuerza Ecuatoriana (FAE) por el tema de los helicópteros dhruv y en esa invitación adjuntar una serie de preguntas.-**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:** el tema de los helicópteros dhruv fue tratado en esta comisión y el ex ministro de Defensa, Xavier Ponce compareció. El exparlamentario Fausto Cobo ya indagó la temática ante la caída del primer helicóptero Dhruv e incluso interpuso un pedido de juicio político al entonces ministro de Defensa, Xavier Ponce. Solicito que la información puede ser recuperada y trasladada a los miembros de la Comisión de Relaciones Internacionales.-**PUNTO DOS: PRESIDENTE DE LA COMISIÓN:** tienen dudas respecto al convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite Enmendado tal como se convino en el Vigésimo Período de Sesiones de la Asamblea de la IMSO, se encuentran con nosotros los delgados del Ministerio de Defensa para absolverlas. Ofrezco la palabra. No hay ninguna observación sobre el tema.-Siendo las 12h51 suspendo la sesión.

REINSTALACIÓN DE LA SESIÓN No. 124

FECHA

Lunes 02 de febrero de 2015.- Las 16h52

MIEMBROS DE LA COMISIÓN ASISTENTES

Preside: Fernando Bustamante