



2ej
114

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**Escuela Nacional de Estudios Profesionales
ARAGON**

**“ La Contaminación Marítima y los Diversos
Acuerdos Internacionales para un Mejor
Ambiente Marítimo ”**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
Jorge Marciano Ramírez Estrada**

1986



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

LA CONTAMINACION MARITIMA Y LOS DIVERSOS ACUERDOS
INTERNACIONALES PARA UN MEJOR AMBIENTE MARITIMO

	Pág.
CAPITULO I.- LA CONTAMINACION MARITIMA Y SUS CAUSAS EN DERECHO INTERNACIONAL	
1.- Concepto de Contaminación	1
1.1.- Contaminación Ambiental	6
1.2.- Contaminación Marítima	35
2.- Formas de Contaminar los Mares	46
3.- Contaminación por Vertimiento	62
3.1.- Concepto de Vertimiento	71
3.2.- Formas de Vertimiento	74
CAPITULO II.- RESPONSABILIDAD DE LOS PAISES RIBEREÑOS POR VERTIR DESECHOS CONTAMINANTES	
1.- Responsabilidad en que Incurren los Países Ribereños por Contaminar el Ambiente Marino	105
2.- Tratados Celebrados entre Países Costeros para Reglamentar la Contaminación - Ambiental	130
3.- Responsabilidad por Contaminación de Buques	142

4.-	Tratados Celebrados entre Diversos Países para Reglamentar la Responsabilidad Civil por Contaminación de Buques	162
CAPITULO III.- REGLAS INTERNACIONALES PARA PREVENIR, REDUCIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO		
1.-	Las Prevenciones que han Adoptado los Estados para Evitar los Desechos al Medio Marino	183
2.-	La vigilancia Ejercida por Diversos Organismos Internacionales para Evitar la Contaminación de los Mares	208
3.-	Planes de Emergencia que se han adoptado para Prevenir, Reducir y Controlar la Contaminación de los Mares	222
CAPITULO IV.- LA CONTAMINACION MARITIMA EN EL DERECHO MEXICANO		
1.-	El Mar Territorial y su Zona Exclusiva ...	234
2.-	Fuentes de Contaminación en el Mar Territorial	252
3.-	La Contaminación en el Golfo de México, por la Explotación del Petróleo	260
4.-	Tratados celebrados por México en Materia de Contaminación Marítima	273
CONCLUSIONES		296
BIBLIOGRAFIA		305

INTRODUCCION

¿El mar cuenta con recursos naturales de flora y fauna infinitos?.

Desde épocas remotas el hombre se ha empeñado en conquistar y descubrir los secretos marinos. Podemos afirmar que en efecto, culmina o cree descubrir algunas fases de los Océanos, al poder transitar con grandes embarcaciones. Posteriormente esclarece los mitos o secretos marinos y se da cuenta que la ecología marina le proporciona alimentos siempre y cuando emplee técnicas adecuadas, creyendo entonces que había dominado la naturaleza marina. La inmensidad del mar le proporcionaba una fuente imperecedera de alimentos. Sin embargo la ilusión del hombre fue rápidamente desvanecida ya que hoy en día esa fuente de alimentos se ve amenazada por varias causas que la propia humanidad se ha encargado de generar.

Desde tiempo atrás las grandes concentraciones de pobladores se enfrentaban al problema del abastecimiento de víveres, y habiendo vislumbrado el futuro en las riberas de los mares, se concentraron en los litorales realizando actividades marinas que le proporcionan principalmente los víveres por los que tanto ha luchado. Dichas actividades acarrearán otra serie-

de necesidades portuarias que a su vez provocan la alteración marina; la basura es uno de los elementos que originan la alteración a la ecología marina que en ocasiones es arrojada directamente a las riberas. El transporte que por lo regular es por medio de vehículos de combustión interna que desprenden gases tóxicos, e incluso la navegación también emplea otros energéticos como pueden ser nucleares que impulsan y hagan más rápido y eficiente el transporte, sin embargo es otra de las causas por las que se origina la polución en el mar; la atmósfera les acarrea bióxido y monóxido de carbono así como otros desechos industriales, polvos de la construcción y otros agentes nocivos para la ecología marina, las cloacas y desalojo de la red de alcantarillado que son vertidos directamente en las riberas introduciendo también desechos fecales, bacteriológicos, industriales, químicos, térmicos y nucleares es otra de las fuentes por las que se contamina los mares, los experimentos nucleares que en la actualidad se efectúan en gran número es otra de las causas por las que se altera el medio marino. Podríamos seguir enunciando las diversas fuentes por las que se introduce la contaminación.

Verdad es que una de las preocupaciones de la humanidad son los desechos...

¿Qué hacer con los desechos, con los desperdicios, cómo deshacerse de ellos?.

Los océanos son utilizados como grandes vertederos de sustancias que han provocado alteraciones y trastornos a los seres que habitan esta región del mundo.

Es entonces en el momento en que los efectos de la actividad del hombre, en su desenfrenada carrera tecnológica, lo colocan en desequilibrio frente a su medio, cuando comprendemos que la contaminación no es producto de la acción de una raza, de un sexo o de una comunidad, sino que es el efecto de una actividad humana que la destaca como un problema global - que no reconoce fronteras nacionales ni barreras ideológicas. Es un fenómeno complejo, polifacético, que conjuga aspectos - económicos, tecnológicos, políticos y jurídicos estrechamente vinculados.

Los científicos, juristas y otros especialistas en la contaminación del medio ambiente se preocupan por los efectos que puedan repercutir a la ecología marina, es por eso que lo han expuesto, en la Tercera CONFEMAR para fijar objetivos - bien claros y determinantes por medio de principios jurídicos internacionales, partiendo así de un fundamento categórico que

IV

regule y controle la contaminación marina, además debemos -
agregar que los juristas internacionales a su vez proponen -
procedimientos esenciales para alcanzar la meta planteada an
te esa importante reunión de Estados, para que así colaboren
en las diferentes sesiones de esta importante convención in-
ternacional.

La responsabilidad internacional es un concepto --
nuevo que cuenta con un procedimiento establecido por las --
costumbres en la comunidad internacional. Los países efec-
túan actos ultrarriesgosos con la finalidad de obtener uti-
lidades, o bien para aplicar técnicas de acuerdo a sus -
necesidades, en ocasiones los satisfactores que logran - -
esos Estados provocan un desequilibrio en el medio ambiente,
es aquí donde deberá intervenir la comunidad internacional -
para señalar la responsabilidad internacional que deberá --
aplicarse a los Estados, sin embargo, es grave pues en rea-
lidad son pocos los países que reconocen el cumplimiento de
responsabilidad internacional, hagámos notar que dicho cumpli-
miento se ha venido gestando en normas consuetudinarias, es -
decir por la repetición de actos efectuados por la comunidad
internacional, sin embargo los países realizan una serie de-
actos ultrarriesgosos que ponen en peligro la ecología marina
y el medio humano.

Los Estados Costeros conscientes del fenómeno de la polución de sus aguas y del no cumplimiento de la reparación de los daños que sufren por otros Estados, han tratado de estructurar convenios, tratados y acuerdos internacionales para proteger los litorales y obligar a la indemnización de posibles daños por la introducción de los elementos nocivos. Algunos Estados ribereños incurren al igual que sus vecinos en responsabilidad internacional cuando al efectuar actividades portuarias o marítimas vierten o derraman sustancias alterando así el medio ambiente y lo que es más grave no se obligan a cumplir con el resarcimiento de los daños; es complejo la aplicación de los principios jurídicos internacionales para poderlos aplicar en forma determinante y coercitiva sin embargo países ribereños se han avocado a elaborar tratados internacionales de donde se derive una Ley General Jurídica Internacional que pueda ser aplicada para los Estados ribereños y los que transitan las aguas de sus mares para frenar la contaminación marina.

Es necesario legislar en los casos concretos y específicos, en la actualidad los buques transportistas de Hidroca

bueros y sustancias tóxicas entre otros elementos peligrosos para la propia navegación y principalmente para los seres que habitan en los océanos, es por esta razón que se han llegado a celebrar tratados internacionales de los buques transportistas de dónde se derive una responsabilidad internacional así como fondos de seguro e indemnización para resarcir los daños que puedan surgir del transporte de hidrocarburos a granel, es importante hacer notar que los juristas se han preocupado y tratan de dictar leyes internacionales para frenar el fenómeno de la contaminación marina.

La polución marina fue expuesta por los juristas, - de tiempo atrás en otros tratados y convenios, muchas veces se hizo caso omiso de la llamada de atención para frenar la degradación del medio ambiente marino y unicamente se tomaron como conferencias de información, es por eso que en la tercera - - CONFEMAR se ha dado importancia y en la actualidad se obligan a crear organismos de vigilancia para dirimir las controversias entre los países que sufren el deterioro de sus litorales bien sea por sus vecinos o por la navegación de sus aguas, es - pues complejo y conflictivo los problemas que se desprenden del nuevo Derecho del Mar. Los tribunales de Derecho del Mar vienen a ser un gran adelanto en lo jurídico, ya que la corte in-

VII .

ternacional de justicia en los tribunales de arbitraje de las Naciones Unidas no eran las instituciones jurídicas adecuadas ni especialistas para ese tipo de controversias.

Las sentencias del tribunal de Derecho del Mar son de carácter obligatorio, sin embargo es necesario la creación de organismos que complementen la labor de dicho organismo, y que tengan carácter internacional para aplicar los planes de emergencia que eviten la degradación de los mares; las actividades portuarias son esencial para la vida dinámica de la humanidad, es por eso que fueron creados los planes de contingencia que deberán ser aprovechados por la industria naviera y otras.

Los litorales, es lo máspreciado por los Estados riberaños, por lo que se trata de proteger esta zona del territorio, así como la zona económica exclusiva por medio de tratados, convenios internacionales e implementando la legislación de los Estados que cuentan con litorales, en particular el Estado Mexicano creó la Ley Federal para prevenir y controlar la contaminación protegiendo la zona estuarina y el mar territorial, para que no sean afectados al momento de ser extraídos los hidrocarburos o bien al utilizar el paso inocente por los buques

VIII

extranjeros, fortaleciendo a su vez la investigación por medio de tratados bilaterales con los vecinos del Norte, para obtener el asesoramiento, así como el intercambio de investigación, además la protección de zonas naturales, con la que cuenta el país en colaboración con organismos regionales que hayan intervenido en este tipo de convenios.

CAPITULO I

LA CONTAMINACION MARITIMA Y SUS CAUSAS EN EL DERECHO INTERNACIONAL

1.- Concepto de Contaminación

1.1.- Contaminación Ambiental

1.2.- Contaminación Marítima

2.- Formas de Contaminar los Mares

3.- Contaminación por Vertimiento

3.1.- Concepto de Vertimiento

3.2 Formas de Vertimiento

1.- CONCEPTO DE CONTAMINACION

Para tener una idea de lo que es la contaminación, empezaremos por el difícil problema de conceptualizarla.

"Contaminación, (latín contaminare) ensuciar, manchar, inficionar, corromper, contagiar". (1)

"Contaminar, penetrar la inmundicia de un cuerpo, - causando en él, manchas o mal olor. Contagiar". (2)

"Pollutus del latín, sucio, inmundo". (3)

Según Reyna Henaine Hernández, desde su muy particular punto de vista, dice que se entiende como contaminación toda introducción de sustancias o energía, a un medio en el que constituya un peligro para la vida del hombre, su salud o sus recursos. De donde se deriva que toda sustan--

-
- (1) García Pelayo Ramón y otros, Pequeño Larousse Ilustrado, 3a. Edición, Editorial Larousse 1967, páginas 266-577
 - (2) Credsa Editorial, Diccionario Enciclopédico Universal, - Publicaciones Reunidas, S.A. Barcelona España 5a. Edición Tomo II, 1972 página 992.
 - (3) Santiago R. Olivier, Ecología y Subdesarrollo en América Latina, la. Edición, Siglo XXI Editores S.A. 1981, página 138.

cia o energía dañina al hombre o sus recursos es un contaminante.

Ahora bien, nuestra Ley para Prevenir y Controlar - la Contaminación Ambiental en su artículo 4º nos dice:

Artículo 4º para los efectos de esta Ley se entiende de:

"a) Por contaminante: toda materia o substancia, - sus combinaciones o compuestos o derivados químicos y biológicos tales como humos, polvos, gases, cenizas, bacterias, - residuos y desperdicios y cualesquiera otros que al incorporarse o adicionarse al aire, agua o tierra puedan alterar o mo dificar sus características naturales o las del ambiente; - y ruidos que al operar sobre o en el aire, agua o tierra, -- altere su estado normal". (4)

"b) Por contaminación: la presencia en el medio am biente de uno o más contaminantes, o cualquiera combinación a ellos que perjudiquen o molesten la vida, la salud y el -- bienestar humano, la flora, y la fauna, o degraden la calidad del aire, del agua, de la tierra, de los bienes, de los recursos de la Nación en general, o de los particulares".

(4) Legislación para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental, Secretaría de Salubridad y Asistencia, 1973, página 5.

La definición de contaminación no se puede determinar con un concepto categórico o absoluto, pues en ocasiones se utilizan elementos para obtener un beneficio, tal es el caso del D.D.T. (Diclorodifenil-Tricloroetano) esta sustancia se emplea para erradicar el paludismo y otras plagas que enervan el bienestar del hombre, sin embargo sabemos que el D.D.T. altera el medio natural trayendo como consecuencia un desequilibrio.

La contaminación se debe a los patrones económicos - a que van encaminados la industrialización y desarrollo de la técnica con métodos químicos de diferentes sustancias, -- que acarrearán un desequilibrio en la Naturaleza.

Las metrópolis, como son las grandes potencias, han acarreado gravísimos problemas mundiales en lo que a contaminación se refiere, esto en contraste con los países tercermundistas, en donde su principal problema es y como es sabido, el de la explosión demográfica, pero no se enfrentan tan gravemente con este problema de la contaminación.

La Comunidad Internacional, se ha preocupado enormemente por la degradación en que se encuentra la raza humana

actualmente, es por esta razón que diversos organismos de carácter internacional, convenciones y diversos tratados empiezan a tener relevancia en lo que significa la polución a el medio ambiente.

Podremos agregar que el proyecto económico y el desarrollo de urbanización, han acarreado la contaminación como se puede palpar en la Conferencia de Estocolmo, Suecia, celebrada en el año de 1972.

Este gran problema de la contaminación, en el plano internacional, visto por los países "subdesarrollados", los cuales han tratado de excluirse del problema, por decir que esto es una característica de los países industrializados, y que por lo tanto, no tienen porque colaborar con la Comunidad Internacional, pues esto probablemente les produciría una dependencia tecnológica en cuanto a la contaminación, y ya les sucedió esta experiencia con las técnicas de la industrialización, y no quieren correr la misma suerte.

El aspecto de la contaminación, se ha tratado con vigor en las Sesiones del Consejo de Administración del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, celebrado en Junio de 1973 en Ginebra, Suiza.

Asimismo las grandes potencias industriales, se han visto muy interesadas por un programa a escala regional, en donde se plantean dos puntos de vista como son: "a) Los gastos de la contaminación deberán ser a cuenta de la Comunidad Internacional, y por lo tanto los costos tendrán que ir cargados en el presupuesto del Estado. b) El que contamina paga". (5)

Esta política ha sido demasiado controvertida, -- sin embargo se ha llegado a la conclusión de que la contaminación podría ser solucionada mediante la desurbanización y -- también por la desindustrialización.

Ante las dificultades que ocasionaría el llevar a la práctica estas medidas, debido al constante avance de los países industrializados, sólo algunos de ellos han tomado medidas para tratar de solucionar este problema.

La falta de un organismo que regule de manera permanente y definitiva este problema, es el principal obstáculo para hallar una pronta solución a la grave contaminación, -- la cual aqueja a la población mundial.

(5) Senet Juan, La Contaminación, Editorial Salvat, Tomo II 1973, página 142.

1.1 CONTAMINACION AMBIENTAL

"La contaminación ambiental, es la entrada de sus tancias exógenas a los ecosistemas naturales, los agroecosistemas, o los ecosistemas urbanos, provoca alteraciones en su estructura y funcionamiento".⁽⁶⁾

"Hay polución del aire, cuando la presencia de al guna sustancia extraña o la variación importante en la proporción de sus constituyentes, es susceptible de provocar -- efectos perjudiciales, o de crear molestia, teniendo en cuenta el estado de los conocimientos científicos del momento".

(7)

"Un conjunto de reglas de Derecho Internacional - Público cuya finalidad es la de proteger el equilibrio esencial del medio humano".⁽⁸⁾

El hombre está consciente del grave problema de -
la polución ambiental. Desde los tiempos arcaicos en donde

(6) Santiago R. Olivier Op. Cit. página 138.

(7) Senet Juan Op. Cit. página 32.

(8) Cabrera Acevedo Lucio, El Derecho de Protección Al Ambiente, Universidad Nacional Autónoma de México, México 1981, página 100.

la polución se hizo notar por los fenómenos meteorológicos - como fueron las erupciones volcánicas, con desprendimiento - de gases y cenizas que ocasionaban este tipo de contamina-- ción:

El hombre fue notando que su ambiente variaba, y - eso se debía a los métodos rudimentarios que usaba para ex- traer las sustancias que obtenía de la naturaleza, y que -- iba erosionando el suelo.

Otro fenómeno natural, lo provocaban las tormen- tas de carácter eléctrico (rayos) por lo que se incendiaban los árboles y bosque, viéndose imposibilitado para evitar- lo consumiéndose bosques enteros.

En sus cavernas primitivas estos hombres se alum- braban con antorcha, las cuales consumían oxígeno, y ellos - lo notaban cómo se alteraba el aire, tan indispensable para la vida, incluso más que los propios alimentos.

Por otro lado, las disposiciones legislativas en materia de contaminación, se impusieron desde la época his- tórica de Carlos VI, rey de Francia, en el año de 1832, en donde se prohibía por medio de edictos la emisión de gases malolientes. En el Parlamento de Westminster, Inglaterra, da

ta del siglo XVII, una disposición, prohibía encender fuego durante las sesiones, por estar en lugar cerrado.

Este problema de la polución en la era industrial ha causado demasiada inquietud, pues ha acarreado gravísimos y grandes problemas en nuestro medio ambiente.

Una vez comprendido lo que es contaminación ambiental, determinamos que las fuentes que alteran nuestro medio ambiente en las zonas urbanas se pueden clasificar como sigue: 1.- La Industria, 2.- Combustiones Domésticas, 3.- Vehículos de motor, 4.- La Basura, 5.- El Ruido. Los tres primeros, en la contaminación ambiental, han acarreado altos y graves índices de desequilibrio en la población ecológica y humana. Sabemos que la contaminación ambiental varía según el medio ambiente, ya sea por la situación geográfica, o bien por el clima que predomina en el lugar.

Las tres formas en las que se expone la vida humana e incluso la de los demás seres vivos, puede ser por la industria, el uso de hidrocarburos en el hogar, y como factor importantísimo la combustión interna que se emplean tanto en transportes como vehículos afines.

Es alto el porcentaje de contaminación que se ha llegado a adquirir por el uso de la técnica en la industria, y sin tomar en cuenta el alto riesgo en el cual el medio ambiente, está siendo afectado. La industria de la explotación petrolera y minera, son las principales causas que ocasiona la contaminación, pues los gases naturales y los que se desprenden de las refinерías, al adquirir derivados del petróleo, son los que más abundan y causan más estragos en el medio ambiente.

La industria minera es otro de los factores contaminantes, ya que además de extraer del subsuelo sustancias tóxicas, también en la superficie arrojan grandes cantidades de desperdicios industriales.

La contaminación doméstica presenta el más alto y grave índice, en los países en donde se viven crudos inviernos, pues al usar calefacción queman hidrocarburos; los cuales desprenden gases tóxicos que contaminan.

Igualmente los vehículos movidos por motores de combustión interna, arrojan óxido de carbono, que es un gas el cual carece de olor y uno de los contaminantes más viles en las grandes urbes, y que causan un alto porcentaje en -

la polución total. Los automóviles en las grandes urbes, -- son los principales causantes de la contaminación, pero los países en vías de desarrollo sufren también los estragos -- originados por los vehículos, y no sólo a los habitantes -- sino a todos los seres vivos e incluso a materias inorgánicas como las que se encuentran en las fachadas de las casas, y también edificios históricos que están siendo destruidos a causa de este terrible mal.

Uno más de los elementos mortales que ha producido y que hoy sufre sus consecuencias el hombre, es la contaminación radiactiva, que se encuentra en el aire y que -- proviene de sustancias radiactivas, de los reactores nucleares, los tratamientos químicos y metalúrgicos de los productos obtenidos de los reactores, la utilización de radioelementos en la industria, la medicina, la investigación científica y en las explosiones nucleares.

El Convenio Relativo a la Protección de los Trabajadores Contra las Radiaciones Ionizantes, aprobado en Ginebra 1960.

Los principios para proteger a los trabajadores que laboren con sustancias radiactivas y que generen iones poniendo en peligro la salud y el bienestar de éstos, la --

preocupación se refleja al reglamentar normas para protegerlos.

Los países contratantes se obligan a elaborar normas y a establecer preceptos de derecho, con el objeto de -- dar una mayor protección a los trabajadores, que tengan que trabajar con sustancias que produzcan radiaciones; para que realmente se puedan aplicar estos reglamentos se han formulado una serie de procedimientos con este fin, esto lo señala el artículo 1^o del Convenio.

La interpretación del artículo 2^o se refiere a -- la aplicación del Convenio para los trabajadores que se expongan a las ionizaciones.

El artículo 6^o establece la proporción a la que los trabajadores se pueden exponer a las ionizaciones, clasificándolos en dos categorías.

La celebración del Convenio tuvo lugar en Ginebra aprobándose el 22 de junio de 1960, quedando como depositario el Secretario General de la Organización Internacional del Trabajo y la adhesión, aceptación y ratificación -- podrán entregarse en este Organismo. El Convenio entró en vigor dos años después participando en éste un número de 38

integrantes.

La contaminación bacteriológica tóxica que el hombre se ha empeñado en desarrollar para utilizarla como instrumentos bélicos en contra de la propia humanidad; hoy en día el auge que tiene este tipo de armamento obliga a -- frenarlos, reglamentándolos y constituyéndoles diversos trata dos, acuerdos y convenios.

La Convención sobre la Prohibición del Desarrollo, la Producción y el Almacenamiento de Armas Bacteriológicas - (Biológicas) y Tóxicas y sobre su Destrucción, aprobándose en Londres, Moscú y Washington en 1972.

El objetivo es el desarme mundial para la paz en el Universo, eliminando las armas bacteriológicas que causan terribles males e incluso podríamos aseverar que la degradación del hombre es mayor que la que se obtiene de las armas nucleares.

Los países firmantes se responsabilizan a no proli ferar armas bacteriológicas, ni a incrementar instrumentos o técnicas con este fin. No almacenarán por ningún motivo agen tes bacteriológicos al menos que se justifique el empleo de -

las bacterias y toxinas, como puede ser para la medicina y la ciencia.

Además los Estados no podrán emplear bacterias o toxinas con fines hostiles, esta disposición la localizamos en el artículo 1^a donde precisa las obligaciones de los -- países.

El artículo 2^a preceptúa que las partes deben de destruir los vectores, almacenes y laboratorios bacteriológi cos siempre y cuando protejan la población y apliquen los me dios adecuados para la destrucción de éstos.

La interpretación del artículo 3^a, es la de no - transmitir la técnica ni los medios científicos para produ-- cir toxinas o bacterias para desarrollar armas, esta dispo-- sición la deberán cumplir los países integrantes del Conve-- nio.

El artículo 6^a establece las violaciones que -- pueda sufrir el Convenio, deberán ser denunciadas ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

El artículo 9 señala que los Estados contratantes negociarán la no proliferación de armas químicas.

El artículo 1^o es diáfano en las disposiciones como es el que las partes no alienten a otros Estados, ni - grupos u organismos internacionales que persigan fines hostiles, ahora bien, los Estados contratantes se obligan a no utilizar métodos o técnicas que alteren la atmósfera ni polución en el medio.

El artículo 2^o del Convenio preceptúa que las - técnicas de modificación ambiental deben ser prohibidas, ya que éstas alteran el medio ecológico y si es por un tiempo los estragos que se produzcan son de magnitud considerable. Mediante la manipulación deliberada de los procesos naturales, la dinámica, la composición o estructura de la tierra incluyendo desde las primeras capas con que el hombre tiene contacto hasta el espacio ultraterrestre.

El artículo 3^o manifiesta que los Estados se -- obligan a transmitir las técnicas y medios del control de - la atmósfera siempre y cuando éstas se apliquen con fines - pacíficos.

El artículo 5^o dispone que las violaciones que sufra el Convenio tendrán que ser denunciadas ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y éste tendrá que

investigar las denuncias por medio de las Comisiones suscritas a él.

Las adhesiones, aceptaciones y ratificaciones deberán de presentarse ante el Secretario General de las Naciones Unidas, estos instrumentos quedarán a sujeción de las partes. La Convención se celebró en Nueva York aprobándose el 10 de diciembre de 1976, entrando en vigor en 1978, publicándose en 6 idiomas y tomando parte 31 Estados.

Consideramos que otro enorme contaminante lo es simplemente el ruido, que aunque no se ha considerado como tal, sí lo es, por las siguientes aseveraciones.

El daño que está causando el avance en nuestra época moderna es hoy inapreciable, esto lo origina: La aeronáutica, transportes terrestres, centros de diversión, maquinaria para la construcción, etc. El daño acústico en las grandes urbes y metrópolis es considerable en nuestros días.

El ruido no sólo es una fuente de molestias temporales, sino que además causa lesiones profundas y una perturbación psíquica grave.

La prevención para la contaminación del ruido no puede equipararse con el crecimiento de la población, es esta razón por la que la lucha contra el daño acústico es - prácticamente infructuosa.

No obstante que se han celebrado incluso convenios y tratados para prevenirlo y erradicarlo, como por ejemplo:- El Convenio Relativo a la Protección de los Trabajadores Contra Riesgos Laborales del Medio de Trabajo Debidos a Contaminación del Aire, Ruidos y Vibraciones, celebrado en Ginebra en 1977.

Los objetivos principales del Convenio son de carácter eminentemente social, ya que se reglamentan las condiciones en las que los trabajadores deben laborar y en este caso se previenen los ruidos que por la condición del trabajo se producen, por lo que se pretende proteger a los trabajadores.

El artículo 1^o de este Convenio establece que se deben de aplicar a las ramas económicas, como ya sabemos el Derecho Laboral está integrado por varios aspectos como es el económico por ser la parte productiva del trabajo. Las -- excepciones de este artículo se podrán hacer al Derecho, --- cuando por su naturaleza sea sustantiva, y estén preceptua-

dos previamente.

Las partes podrán obligarse en cuanto a la atmósfera independientemente de los aspectos de la contaminación del aire, o bien lo pueden hacer por separado al ruido y vibraciones, e incluso podrán obligarse conjuntamente a las tres situaciones citadas, esto lo estipula el artículo 2º de la Convención.

El artículo 4º nos señala que los preceptos que protegen al trabajador de la contaminación del aire, ruido y vibraciones por las condiciones del trabajo, se deberán establecer por medio de reglamentos a nivel nacional. En nuestro caso concreto debería ser de carácter federal para evitar conflictos de leyes, e incluso institucionalizarse constitucionalmente, como lo establece el artículo 123 en sus apartados A y B, de la Carta Magna.

El artículo 8º nos menciona que deberán de formarse organismos para vigilar la aplicación de las leyes y reglamentos que señalen las condiciones de los trabajadores, en donde se protejan del aire, ruido y vibraciones, dichos organismos deberán aplicar este Derecho, sustentándolo en los reglamentos y leyes que las naciones legislen.

En el Derecho Mexicano la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, cuenta con comisiones encargadas de vigilar las condiciones en las que laboran los trabajadores.

Los instrumentos de adhesión, aceptación y ratificación, podrán depositarse con el Director General en la Organización Internacional del Trabajo, y estas disposiciones sólo podrán obligar a los Estados miembros del Organismo. La celebración del Convenio fue en Ginebra aprobándose el 20 de junio de 1977, poniéndose en vigor dos años después; publicado en los idiomas de mayor elocución, como son el inglés y francés, participando en la Convención 13 Estados miembros.

En la Asamblea General de las Naciones Unidas, el problema de la contaminación en el medio ambiente es muy reciente. Se empezó a tomar en cuenta cuando el Comité Científico Asesor hizo notar el gran problema del Medio Humano en 1967.

A inicios de 1968, Suecia propuso en el Consejo -- Económico y Social, la celebración de una conferencia sobre -- el medio humano y su deterioro del suelo, los desechos, el -- ruido, y los efectos secundarios de bióxido, acentuado por el crecimiento demográfico en corto tiempo, y los cambios fisi-

cos mentales y sociales.

El trabajo llevado a cabo por las diversas corporaciones internacionales es válido, tanto para los países en vías de desarrollo como para las grandes potencias, coordinados por el Comité Científico Asesor de las Naciones Unidas.

Consejo Económico Social, La organización Internacional del Trabajo, La Organización de las Naciones Unidas -- para la Agricultura y Alimentación, de las Naciones Unidas -- para la Educación, la Ciencia y la Cultura, La Organización Mundial de la Salud, La Organización Meteorológica Mundial, -- la Organización Consultiva Marítima Internacional y El Organismo Internacional de Energía Atómica.

Para que se realizara esta reunión, se organizó -- a través de la Secretaría General de las Naciones Unidas, -- una comisión preparatoria, en donde los países participantes enfocaron diversas cuestiones para un mejor ambiente y medio humano en el globo terráqueo, preparando diversos objetivos para esta finalidad, y que se han llevado a cabo en múltiples reuniones y en diversas sedes, para tratar el grave problema de la Contaminación Ambiental.

En las asambleas generales de la Organización de las Naciones Unidas, se han designado diferentes organismos intergubernamentales, especialistas en el medio humano, en donde se ha tratado la contaminación y medios para prevenir la polución ambiental a nivel nacional e internacional. A nivel nacional por los Estados en su grado de desarrollo, plnificación y medios económicos con los que se cuenta, colaborando en el plano internacional en el medio ambiente y humano, llegando a tener excelentes resultados en su objetivo.

Es de sugerir la recopilación de textos legislativos, para prevenir y controlar la contaminación en los aspectos industriales, urbanos y la protección de los recursos naturales, para que así los países en vías de desarrollo, puedan aplicar esos conocimientos y obtener un mejor medio humano.

En el mundo capitalista, la protección de los satisfactores (productos) humanos, se les ha querido buscar un bajo costo, descuidando así los materiales tóxicos con que se elaboran. Esto los ha encaminado a una degradación del medio humano, así como también el mal empleo de técnicas y métodos de los productos industriales los llevan al mismo punto.

La Ciudad de México es una de las más contaminadas de América Latina. Por su situación geográfica rodeada de - cadenas montañosas, su zona urbana se ha extendido con una - longitud de 60 km. de largo por 40 km. de ancho, por otra -- parte, la explosión demográfica ha traído como consecuencia la degradación del medio ambiente. Los bosques han sido ta- lados sin consideración, dejando que la tierra erosione por ese motivo, y acarreando millones de moléculas tóxicas en el aire, que contribuyen en gran medida a la polución de la ciu- dad, y eso sin contar con los millones de vehículos que -- circulan a diario en esta gran metrópoli, que es la Ciudad - de México.

En México en el año de 1971, se comenzó a legislar en el Derecho Ambiental, fue hasta estos años que se tuvo - conciencia del grave problema de la contaminación en sus di- versos aspectos y los países en el plano internacional han - tomado este principio para obligarse a proteger el medio en que se desarrollan, esto lo afirmamos con el párrafo que si- gue:

"La prevención de los daños al ambiente, el mejora- miento del medio cuyos niveles han bajado y en restauración - cuando el daño alcanza altas tasas". (9)

(9) Cabrera Acevedo Lucio Op. Cit. página 12.

Estos principios que señala el Derecho Mexicano, - tiene resonancia en el Derecho Internacional y en diversas - legislaciones en donde se visualiza el desastre de la contaminación en el medio ambiente.

Opinamos que la explosión demográfica es una de -- las principales fuentes de la degradación del sistema ecológico, ya que estos asentamientos humanos, como se les denomina en la actualidad, no han sido planificados para sus necesidades de urbanización, de higiene, alcantarillado, agua potable y esto hace que sean verdaderos focos de infección.

La técnica utilizada por la raza humana ha traído como consecuencia el desequilibrio en la naturaleza, pues al emplear diversos métodos para adquirir satisfactores y de esta forma cubrir sus necesidades; por lo que se ve imposibilitado para el desalojo de los contaminantes en un medio como - lo son el daño acústico, desecho de moléculas, desechos urbanos, desechos domésticos y otros factores que incrementan la contaminación por causas de métodos técnicos inadecuados.

Podemos establecer el objeto del Derecho Ambiental en nuestro Derecho, que es la protección de un equilibrio del hombre en cuanto al medio que lo rodea, es por esta razón en

el plano internacional la contaminación ha empezado a cobrar importancia, pues aunque es una materia desconocida para el Derecho, los juristas han tomado en cuenta el desequilibrio de la humanidad por causa de la contaminación, desde los más simples e imperceptibles contaminantes, que al parecer son inofensivos para el desarrollo del hombre, hasta los más degradantes. Es por esta razón que se tiende a legislar en el Derecho Ambiental, con la finalidad de mejorar las urbes o las grandes metrópolis en las que el hombre ha desarrollado diferentes modos de vida.

Uno de los elementos importantes en la vida lo es el Aire, tanto de éstas como de otros elementos que componen su ecología pues ha habido casos; como en Francia que la visibilidad se redujo seriamente conforme ha avanzado el tiempo y la urbanización ha seguido progresando, esto ha ido en aumento tanto en duración como en intensidad. Ahora bien, en la Conferencia de los Poderes Locales en Viena en Abril de 1964, donde se expuso la razón por la que los rayos del sol disminuyen a consecuencia del alto índice de contaminación atmosférica, se pudo hacer una estadística entre el nivel del suelo y una altura de 70 m. donde los rayos ultravioleta no penetran a consecuencia de la contaminación.

Estudiaremos el Convenio sobre la Protección del Medio Ambiente celebrado entre Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia, celebrado en Estocolmo en 1974.

La meta de la convención es proteger el medio ambiente de los países firmantes, y en virtud de dichas disposiciones proteger la jurisdicción y evitar la polución del medio ambiente tras sus fronteras.

Toda persona que sea afectada en su medio ambiente ya sea por otro Estado del cual provengan los contaminantes que afecten a éste, podrá establecer contienda jurídica siempre y cuando el Estado afectante sea parte del Convenio, la presente disposición la encontramos en el artículo 3º.

En el artículo 4º señala que los países firmantes deberán instituir órganos de vigilancia en lo referente a contaminación ambiental y que puedan afectar a otros Estados o puedan perjudicar el ambiente.

Continuando con el análisis del Convenio en el artículo 2º preceptúa que cuando las molestias afecten a otros Estados parte, deberán equipararse a las molestias que causen otros Estados.

La confirmación de los países signatarios es única y exclusiva para éstos, restringiéndose la adhesión de otros aspirantes al Convenio.

El Estado depositario Suecia, será el encargado de la ratificación de las demás partes; la celebración del convenio tuvo lugar en la Ciudad de Estocolmo, aprobándose el 19 de febrero de 1974 y entrando en vigor dos años después, publicándose en los idiomas danés, finlandés, noruego y sueco.

El Derecho Ambiental en el plano internacional operó a partir de la Conferencia de Estocolmo Suecia, en junio del año de 1972. En esta conferencia los signatarios aceptaron tres importantes documentos:

- a) La Declaración sobre el Medio Humano en la que responsabiliza a los gobiernos de la calidad ambiental y se establecen principios jurídicos internacionales.
- b) Un plan de acción con nueve recomendaciones a gobiernos y organismos internacionales pretenden abordar con alcances a escala mundial un gran número de problemas ambientales, como el control de la contaminación de los mares, la vigilancia de la atmósfera terrestre, la preservación de las especies y la preparación de los peritos en cuestiones am

bientales.

- c) Una recomendación que hizo suya la Asamblea General de la O.N.U. en la cual se prevé la creación de un programa y un fondo ambiental bajo los auspicios de ese máximo organismo internacional, así surgió el Primer Congreso Mundial para poder conducir y coordinar una gran variedad de actividades ambientales de alcance internacional.

El Derecho Ambiental no reconoce ni distingue fronteras, así sucede dentro de la Organización Intergubernamental - en cuanto a la legislación de otras materias, ahora bien el de equilibrio ecológico que puede surgir por los contaminantes - entre dos Estados.

En el plan regional en México el llamado Proyecto - Ambiental Caribe, después llamado Plan de Acción Caribe (PAC) patrocinado por el Programa de las Naciones Unidas para el - Medio Ambiente, con la colaboración de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

Los suscritos 32 países los cuales hablan de diversos y variados idiomas aceptaron este plan para un mejor ambiente de los países ribereños del Caribe, los más importantes Estados que se hicieron notar en la conferencia son: Los

Estados Unidos, Cuba y México.

El Proyecto Plan Caribe logró gran avance en el -
Derecho Internacional al tratar diversos aspectos:

- 1.- El recurso marino.
- 2.- La salud ambiental.
- 3.- Los asentamientos humanos.
- 4.- El Turismo.
- 5.- La industria y la tecnología.
- 6.- Los destrozos naturales.
- 7.- La energía.

Haremos resaltar que la técnica que pueden aportar los países desarrollados, puede ser más eficaz si se planea a largo plazo, ya que así traería consecuencias benéficas -- a los países subdesarrollados, transfiriéndoles conocimientos y técnica para prevenir la polución mundial por medio de la tecnología avanzadísima con la que cuentan las grandes potencias e incluso se pueden utilizar los satélites, radares o bien otros medios para detectar los grados y sustancias -- contaminantes para que así se dieran soluciones realmente -- eficaces a este mal que acosa a la humanidad.

Se han realizado importantes convenciones con la -

finalidad de contribuir con la comunidad internacional para controlar la contaminación ambiental.

Otro más de los Convenios que se han preocupado - por la polución atmosférica y tratan de reglamentar a nivel internacional ese grave problema, es el Convenio sobre la - Contaminación Atmosférica Transfronteriza a Larga Distancia, celebrado en Ginebra en 1979.

El objetivo de este Convenio es proteger, reducir, prevenir la contaminación atmosférica, con la finalidad de frenar la degradación de ésta, además haciéndola extensiva para los contaminantes a largo alcance y que puedan causar - daños transfronterizos.

Las políticas de protección y prevención de la con taminación ambiental transfronteriza aplicando reglamentos y leyes para frenar ésta. La cooperación mutua entre los Esta dos, incrementándola por medio de publicaciones e investiga ciones y alentando la integración de personal capacitado pa- ra alcanzar la meta fijada.

Las actividades de los integrantes del Convenio, - deberán aplicar técnicas de mejoras, para evitar los dese- - chos del azufre, incluyendo otras sustancias nocivas al me-

dio ambiente, tomando en consideración la economía y viabilidad de los signantes.

Creemos que fomentar por medio de promociones en -- donde se apliquen medidas y métodos para evitar la polución atmosférica; así como los instrumentos necesarios para medir las tasas y los niveles de degradación y alcance de las sustancias nocivas.

Para evitar la contaminación a largo alcance y no dañar otros Estados transgrediendo sus fronteras por los contaminantes, deberán adaptarse modelos adecuados.

El estudio de las sustancias derivadas del azufre y otros elementos nocivos al medio ambiente del hombre; con el objeto de señalar la dosis y los efectos para establecer medidas y así la degradación en mayor índice para evitar que pueda seguir siendo lesionado el ambiente del hombre y otros medios que son de suma necesidad como son:

La agricultura.

La silvicultura.

Los ecosistemas acústicos.

La visibilidad, etc.

Es necesario una evaluación en los tres aspectos - fundamentales, económico, político y social, para establecer medidas adecuadas para evitar la polución atmosférica.

Los estudios al azufre y otros elementos nocivos - al medio ambiente, estableciendo modelos para prevenir la -- contaminación transfronteriza, incluyendo la capacitación y - educación con este fin.

En el convenio se establecen órganos superiores en cargados de vigilar y adaptar modelos de aplicación en con-- tra de la contaminación ambiental, además el asesoramiento - de las potencias que hayan mejorado estos sistemas. La modi- ficación del Convenio se podrá hacer por medio de este órgano. El órgano de ejecución como lo denominaron en la Convención - tendrá otras funciones de perfeccionar sistemas para evitar - la contaminación ambiental, entre otros alentar e incremen- tar la participación de los signatarios elaborando documentos y modelos con este fin, integrar grupos de trabajo con los - mismos Estados participantes, con estos elementos de trabajo aportará recomendaciones para cumplir las funciones como órga- no ejecutivo.

El Convenio podrá establecer al órgano ejecutivo --

otras funciones para cumplir con las obligaciones que éste - le imponga; con el objeto de tener mejores resultados en la aplicación del Convenio sobre la Contaminación Transfronteriza a Larga Distancia.

La celebración del Convenio tuvo lugar en la Ciudad de Ginebra, aprobándose el 13 de noviembre de 1979, poniéndose en práctica cuatro años después, publicándose en tres idiomas los cuales son los de mayor difusión en el mundo encabezado por las dos potencias mundiales; quedando como depositario las Naciones Unidas.

Los instrumentos de adhesión, aceptación, ratificación de los Estados que pretendan integrarse al Convenio estarán abiertos siempre y cuando tengan relaciones o sean miembros de la Comunidad Económica Europea o bien organismos Regionales que colaboran con ésta.

Los Estados de la Convención han puesto en vigor el Convenio en el año de 1983 con la participación de 27 Estados.

Los científicos se han percatado que por medio de las plantas, frutos y otros vegetales, también se puede contaminar el medio ambiente. Es por esta razón que la Convención Fitosanitaria de 1951 ha tenido a bien tratar diversos planes

nes de trabajo como son los siguientes: Convención Internacional Fitosanitaria.

El Convenio para el establecimiento de la Organización Europea y Mediterránea de Protección a las Plantas; el objetivo principal es el de proteger las plantas y evitar la propagación de plagas y enfermedades que acosan a éstas por medidas fitosanitarias que se acuerden en el Convenio.

Las partes se obligan a establecer protecciones a los vegetales, estas disposiciones las encontramos en el artículo 1º del Convenio.

El artículo 8º establece que de conformidad con la Fitosanitaria en 1951 referente a las zonas del Mediterráneo actuará como entidad regional, en colaboración con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)

El artículo 5º señala que los Estados podrán establecer el asesoramiento, asistencia y coordinación para evitar la propagación de plagas de las plantas, intercambiando las técnicas y métodos y además difundiéndolos.

En el presente Convenio se enlistan las plagas, epi

demias y enfermedades que pueden adquirir las plantas; pero por situaciones que no vienen al caso consideramos que no las debemos de especificar.

Las partes que integran el presente Convenio, creyeron conveniente que sólo podrían integrarse a otros Estados por medio de invitación. La celebración del Convenio tuvo lugar en París, aprobándose el 18 de abril de 1951 poniéndose en aplicación de inmediato, este Convenio ha tenido varias enmiendas. La Convención tuvo una concurrencia de 31 miembros entrando en vigor en diferentes años y retirándose en el año de 1982 el Estado de Irán, para quedar un número de 30 países firmantes.

Queremos ser más objetivos y es por esa razón que analizaremos otro más de los múltiples tratados, acuerdos, convenciones en donde se pretende proteger las plantas es el referente al Acuerdo Relativo a la Cooperación en Materia de Cuarentena de Plantas y su Protección contra Plagas y Enfermedades, como su denominación lo indica es la ampliación de cuarentena para proteger a la agricultura de plagas, enfermedades y hierbas que mermen a las plantas.

El artículo 1º establece las obligaciones de los -

Estados signatarios para proteger a la agricultura de enfermedades, plagas y malas hierbas.

Del análisis del artículo 2º del Acuerdo se desprende que los Estados intercambiarán la información y métodos científicos para obtener resultados satisfactorios.

El artículo 3º dispone la prestación mutua para proteger las plantas de las malas hierbas y plagas. En cuanto al artículo 4º preceptúa los reglamentos y leyes que deberán aplicar los países signantes, cuando importen o exporten plantas a otros Estados, aplicando las disposiciones legales de éstos.

La adhesión, ratificación, aceptación, estará abierta para todos los Estados que quieran integrarse, estos instrumentos podrán depositarse en el Consejo de Ayuda Mutua (CAME).

Se celebró el acuerdo en la Ciudad de Sofía, aprobándose el 14 de diciembre de 1959 y entrando en vigor un año después, publicándose en el idioma ruso; tomaron parte en el Acuerdo 10 países.

Como breve reseña de la contaminación ambiental que

el hombre transfiriere por las plantas, enunciaremos los Convenios, ya que consideramos que éstos son análogos en sus disposiciones, objetivos y finalidades de proteger a las Plantas - de plagas, enfermedades y otros detrimentos que probablemente el hombre los ha generado por medio de sustancias químicas, - al buscar mejorar su producción agrícola. Las Convenciones-- son las siguientes:

Acuerdo de Protección y Fitosanitaria para la región de Asia y el Pacífico, celebrada en Roma en 1956; Convención Internacional de Protección Fitosanitaria aprobada en Roma en 1951; y Convención Fitosanitaria para Africa, esta última celebrada en la Ciudad de Kinshasa en 1967.

1.2 CONTAMINACION MARITIMA

Los litorales de los continentes tienen un gran interés para la humanidad, por la gran cantidad de recursos que se encuentran en esta zona de los océanos, sin embargo son utilizados como grandes vertederos de sustancias que han provocado alteraciones y trastornos a los seres que habitan esta región del mundo, configurándose el problema de la polución marina. -

El mar abierto no se excluye de ser contaminado como

puede ser:

Por transportar el viento materiales contaminantes, por la circulación oceánica superficial, también por las corrientes submarinas que transportan contaminantes desde las costas, o bien por vertedura de las embarcaciones encomendadas a este fin, y en ocasiones por derrames derivados de nuestros propios de la navegación.

La zona estuarina se ha visto afectada con un índice mayor de contaminantes que son vertidos por la población que se acumula a sus alrededores; y que a su vez requiere de otras necesidades como son la industrialización y urbanización de las concentraciones humanas que producen desechos y sustancias nocivas que son arrojadas al mar.

Es por ello que la contaminación marítima en un problema de aspectos muy complejos para la humanidad, y de ahí que los diversos Estados busquen la manera de solucionarlo, o bien de evitar que se siga contaminando, con riesgo evidente de que las especies marinas desaparezcan.

Hay que citar al importante tratadista Kaldones G, -
Eweithed que dice:

"Son los contaminantes... sustancias y energía que las actividades humanas introducen inevitablemente en el medio, y que debido a su incremento excesivo, ponen o pueden poner en peligro la salud del hombre, su bienestar o sus recursos de modo directo o indirecto".(10)

La 3a. CONFEMAR se ha preocupado por proteger el medio marino así como otros puntos referentes a la prevención - de la contaminación marina, la responsabilidad de los Estados ribereños en la preservación del medio marino, así como son - algunos puntos de los que se ha encargado la Comisión de la - 3a. CONFEMAR.

El Texto Integrado Oficioso para fines de negociación define la contaminación del medio marino como:

"La introducción por el hombre, directa o indirectamente de - sustancias o de energía en el medio marino (incluso) los es-- tuarios cuando produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros - para la salud humana, obstaculización de las actividades marí-- timas, incluso la pesca y otros usos legítimos del mar, dete-- rioro de la calidad del agua del mar para su utilización y re-- ducción de lugares de esparcimiento".(11)

(10) Vargas A. Jorge, La Contaminación Marina ante el Derecho Internacional, Caracas, 1978, página 37.

(11) Vargas A. Jorge, Terminología Sobre Derecho del Mar, Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, - México 1979, páginas 81-82.

Las siguientes tres conferencias se han encargado de exponer el problema de la contaminación ante los países que participaron en ellas.

La Conferencia de las Naciones Unidas, celebrada en Estocolmo del 5 al 15 de junio de 1972. Los trabajos de la Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional realizada de 1969 a 1974, y la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar comenzando en 1974 e inconclusa hasta la fecha.

La sociedad internacional eleva un grito de alerta para hacer notar el problema de la contaminación marina, que se encuentra frecuentemente en los litorales de los países ribereños; por congregarse una serie de actividades humanas, que son necesarios para estos puertos: asentamientos humanos, transportes marítimos, investigación científica, descarga de desechos agrícolas, domésticos e industriales, de actividades recreativas, pesca, puertos, etc.

Sabemos que los instrumentos con los que cuenta la humanidad para prevenir y controlar la contaminación, son muy rudimentarios, la técnica, métodos e incluso las legislaciones

son insuficientes para el problema de la contaminación de los mares.

Los juristas y diplomáticos o representantes de todos los países tienen el problema incluso de definir la contaminación marina, pues ésta se inicia de diferentes formas de acuerdo a su situación geográfica, por los múltiples elementos de la naturaleza que componen las regiones en nuestro mundo. Los organismos internacionales, lo mismo que los juristas y representantes de los Estados, enfrentan el problema de la contaminación marina.

Ha crecido el interés de los países por la polución de los océanos, en cuanto que no se tiene un conocimiento preciso del fenómeno que ha causado el hombre por las experiencias y opiniones de personas neófitas para dictar las medidas necesarias, técnica adecuada, los conocimientos científicos para enfrentar este problema.

Las estadísticas que indican los principales elementos contaminantes son inexactas, así como los convenios, convenciones y conferencias internacionales de carácter bilateral. Sigue pues incrementándose el problema mundial de la contaminación de los mares.

Ahora bien, si se engloban los aspectos del problema de la contaminación del medio ambiente marino, se tendrá que empezar con la cooperación regional, y para lograr un alcance y eficacia de controlar la polución marina, es necesario - de la cooperación internacional, por los múltiples organismos que han ayudado a la prevención y control de la contaminación marina, pero a la vez son tan pocos que se pueden enumerar :

"La (GIPME), la Investigación Global del Medio Ambiente Marino, la (COI) la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO, dentro de la COI, existe el Programa integrado de Estudios Oceánicos (IGOSS) que ha desarrollado una red para obtener mediciones fundamentales, y el Intercambio Internacional de Datos Oceanográficos (IODE) que ha establecido dos centros mundiales de datos, varios centros regionales y numerosos centros nacionales, formando una red". (12)

Podemos agregar que el (PNUMA), es otro organismo internacional que coopera con la Comisión Oceanográfica Intergubernamental para desarrollar métodos con la finalidad de controlar la polución del medio ambiente marino.

(12) Vargas Silva Jorge, La Contaminación de las Aguas Marinas más allá de las Fronteras Nacionales y el Derecho, - Secretaría de Relaciones Exteriores, México 1979, página 65.

La FAO, también coopera con los múltiples organismos intergubernamentales, así como otros no gubernamentales, la Organización Meteorológica Mundial, la Organización Mundial de la Salud, el Comité Científico de Investigaciones Oceánicas (SCOR), como su denominación lo indica, se ha encargado principalmente de las investigaciones de los contaminantes.

Podemos opinar que los países con litorales, deben ser los principales interesados para incorporar los muestreos necesarios, la creación de métodos, técnicas científicas, estaciones de observación, para que así se logre un avance en la formación del personal adecuado que se enfrente al problema.

Del análisis del Protocolo Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, se desprende que los Estados que vean en peligro sus costas por algún siniestro de embarcación podrán intervenir, bien sea que formen parte del Protocolo o por razones de protección a sus litorales.

Ahora bien, los Estados contratantes podrán intervenir en el alta mar para prevenir la contaminación de sus costas, así como lo establece el artículo 1° del Protocolo en es

tudio. Los Estados que intervienen fomentarán la cooperación para prevenir la contaminación en caso de siniestros que sufran las embarcaciones, que transporten hidrocarburos.

El artículo 2 del Protocolo nos remite al Convenio de 1969 relativo a la intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causan una Contaminación por Hidrocarburos, por tener un vínculo con el Protocolo analizado y llenar algunas lagunas de la Convención mencionada.

Por analogía con otros Convenios y Protocolos se citan Organos de Autorización, que se establecerán en las ponencias del Protocolo.

Por otro lado, la Organización Marítima Internacional como fue denominada en la Convención de 1969 Secretaría General de la Convención será la encargada de registrar las adhesiones, aceptaciones y ratificaciones de los países signatarios. La celebración del Protocolo tuvo lugar en Londres en el año de 1973, poniéndose en vigor 10 años después, publicándose en cuatro idiomas como lo establece la Carta de las Naciones Unidas en los idiomas de mayor uso; ratificándolo múltiples Estados en diferentes fechas e integrándose un número de 16 países.

Igualmente los artículos III al VIII del Convenio Regional de Kuwait sobre Cooperación para la Protección del Medio Marino de 1978 preceptúan la prevención, reducción, control de la Contaminación y la responsabilidad de los países signatarios así como el adiestramiento de personal adecuado para cumplir con estos principios.

La interpretación del artículo IX de dicho convenio nos hace suponer la adopción de técnicas en casos fortuitos para prevenir, controlar, reducir y luchar contra la contaminación.

Los Estados contratantes se obligan a colaborar con la investigación, y a incrementar prácticas y técnicas científicas para luchar contra la contaminación, estas disposiciones las encontramos en los artículos X al XII.

Así mismo la cooperación para el medio marino establece en el artículo XIII, y además señala que los Estados signatarios dictarán reglamentos, disposiciones para prevenir y controlar la contaminación así como la responsabilidad de los Estados que viertan sustancias en el agua.

El Estado depositario del Convenio celebrado en --

Kuwait, es precisamente el mencionado; la adhesión, ratificación y aceptación se podrán entregar en el país de Kuwait; la fecha de aprobación del Convenio se llevó a cabo el 23 de -- Abril de 1978 poniéndose en vigor un año después, estando integrado por los representantes de los Estados de Arabia Saudita, Bahrein, Emiratos Arabes Unidos, Irán, Iraq, Kuwait, Omán, Qatar, publicándose en tres idiomas.

Las naciones al vislumbrar los problemas acarreados por la contaminación y el estado atmosférico, marítimo, terrestre, biológico, así como otros más, se preocupan por el detrimento del que somos víctimas; y que a su vez son propiciadas por el hombre, han tenido a bien celebrar acuerdos, tratados, -convenciones y algunos protocolos encaminados a frenar la de-gradación de que somos víctimas.

El Protocolo Relativo a Zonas Especialmente Protegi-das del Mar Mediterráneo, celebrado en Ginebra en 1982.

El mar uno de los medios en los que se han vertido -grandes cantidades de sustancias nocivas, es por esto que el -Protocolo en estudio pretende protegerlo y acrecentar zonas naturales del Mediterráneo.

Las principales disposiciones del Protocolo se localizan en los artículos 3° y 4° en los cuales las partes se obligan a restituir y restaurar la zona marítima.

El artículo 5° señala que los Estados contratantes cuidarán y conservarán las zonas de transición, que no estén mencionadas dentro del Protocolo.

Los desechos y vertidos que se efectúen en el Mediterráneo estarán reglamentados por los países firmantes, esta disposición la menciona el artículo 7b.

En los artículos 7f y 7j del Protocolo localizamos la protección de la flora y la fauna marítima; así como el transporte de animales.

La comunicación tiene gran importancia, es por eso que el Protocolo tiene a bien establecer en sus artículos 8° y 11 la difusión de las zonas protegidas, o que tiendan a mejorar.

El artículo 10° dispone que se incrementen los estudios de las zonas ecológicas y arqueológicas, basándose en métodos científicos y técnicos.

Fomentar entre los Estados la ampliación de zonas protegidas, estos señalamientos los localizamos en los artículos 6, 12, 13 y 15.

El Protocolo en el artículo 17 preceptúa las formas de convocar a asambleas para fijar medidas y acuerdos para mejorar el Protocolo; las asambleas se convocarán en extraordinarias y ordinarias para dicho fin.

La adhesión, aceptación y ratificación estará abierta para los Estados costeros del Mediterráneo, o bien para Organismos Gubernamentales encargados a la protección y mejoramiento de zonas naturales; quedando como Estado depositario el Estado Español.

El lugar donde tuvo a bien aprobarse el Protocolo fue en Ginebra en el año de 1982 y hasta la fecha no ha entrado en vigor.

2.- FORMAS DE CONTAMINAR LOS MARES

La polución es susceptible de ser causada por la humanidad; los mares son los más afectados, pues aunque su volumen es mayor de 1300,000,000, pero no por eso se piense que --

tienen un alto poder de dilución, ya que en la actualidad, - estamos alcanzando su límite y es por esta razón que los organismos internacionales han clasificado en 4 formas la contaminación de los mares.

- 1) Los productos químicos
- 2) La energía y derivados nucleares
- 3) Los desperdicios y la basura en general
- 4) Los hidrocarburos, principalmente el petróleo

Los gobiernos se preocupan principalmente por el derrame ordinario de petróleo. La forma en que éste se introduce, contaminando el mar, es de múltiples maneras como son:

- a) El lavado de cisternas y tanques con agua de mar.
- b) El escape, bien de los depósitos en puerto o durante su transporte por barco.
- c) Derrame a causa de percances sufridos por los tanques de depósito en tierra, o también al transportarse o extraerse en el mar.

Al desparramarse el petróleo en la superficie del mar éste se cubre de una capa aceitosa que muchas veces es arrastrada por las mismas corrientes marinas, y puede sufrir -

el fenómeno químico de la oxidación bacteriológica que es favorable para el medio ambiente marino, porque el petróleo se degrada con el sol y la misma agua del mar diluye en una proporción considerable los hidrocarburos, aunque en la actualidad se desconoce el daño de este tipo de fenómenos, otras moléculas o partículas de menor dimensión van a dar a los fondos oceánicos.

La dilución de los hidrocarburos varía de acuerdo a la situación geográfica, esto viene a influir por la temperatura, pues en las zonas frías es más lenta la desaparición de la capa aceitosa, mientras que en las zonas cálidas el petróleo puede diluirse mucho más rápido, no obstante este contaminante se desplaza a distancias considerables, muchas veces llegando a la costa de los países en donde su principal fuente es la pesca, dañando así su medio ecológico marino. Y por otro lado citamos los siguientes casos de derrames petroleros, por lo que se han vertido grandes cantidades de petróleo, provocando la polución marina, alterando el medio ecológico de las zonas cercanas a ellos.

Los derrames ocasionados en la Plataforma Submarina tienen influencia como se puede notar, por ejemplo el caso del Lago Maracaibo en Venezuela el año de 1923, y en otras perforaciones frente a las costas de California en 1984, o los efec-

tuados en dicho Golfo por PEMEX entre Coatzacoalcos y la desembocadura del río Tonalá en "Tortuguero".

La explotación de los pozos petroleros cerca de las costas, se ha practicado con la finalidad de no tener contratiempos o conflictos internacionales, y para facilitar el traslado de petróleo, ya sea por medio de tuberías o bien ya por buques cisterna para que así los Estados le den el uso que ellos crean conveniente. Sin embargo la explotación en esta zona provoca la polución marina.

Las estadísticas reflejan, que sólo un 5% de la contaminación marina, por la explotación de pozos petroleros, es causada por el traslado de hidrocarburos por tubería.

Es conveniente señalar que el adelanto jurídico que hoy en día se tiene en cuanto a las reglas nacionales e internacionales para la contaminación marina es trascendental, pues lo que anteriormente se creía casual, el derrame o vertimiento de los hidrocarburos al mar, ahora se sabe que no lo es. Son las necesidades de la humanidad para obtener energía necesaria sin embargo se trata de proteger las especies piscícolas y en general la pesca irracional de las especies marinas, por medio de preceptos jurídicos para controlar estos abusos, y a su vez los juristas internacionales dictan reglamentos para controlar la contaminación de los mares.

Son muchos los accidentes que provocan constantemente - la contaminación del mar como por ejemplo: "El encallamiento - de la embarcación liberiana Torrey Canyon en el Canal de la -- Mancha, frente a las costas inglesas el 18 de marzo del año de 1967 derramó miles de toneladas de petróleo crudo. El llamado Reventón de la plataforma petrolera del Canal de Santa Bárbara California (Estados Unidos de América), que derramaron igualmente miles de toneladas de petróleo crudo". (13)

Es evidente que el número creciente de accidentes ocurridos a buques cisterna, ha despertado una seria preocupación a todos los niveles, nacional, regional y mundial sobre los peligros y consecuencias de la contaminación marina. En esta materia un estudio del Doctor Bowet, señala que en un período de cinco años, o sea entre 1964 y 1969, se hundieron o naufragaron 94 buques tanque.

Otro estudio semejante del Instituto de Tecnología de Massachussets, precisa que entre 1969 y 1970, sufrieron accidentes diversos 1416 buques cisterna de los cuales 269 provocaron la contaminación.

De manera general se pueden agrupar las distintas for--

(13) Vargas Silva Jorge Op. Cit. página 51.

mas o fuentes de contaminación marina, pero son desglosadas -- más adelante con la finalidad de aclarar las formas o fuentes de la polución marina:

- 1ª Contaminación química.
- 2ª Contaminación marina desde la atmósfera.
- 3ª Residuos radiactivos.
- 4ª Variaciones térmicas.

La fuente llamada contaminación química, se realiza por el vertimiento de desechos de alcantarillado de los países costeros. Esta fuente acarrea principalmente cloacas o desechos fecales del alcantarillado urbano, sustancias derivadas - de detergentes e incluso desechos industriales, bacterias mi--croscópicas, etc.

Se considera a esta forma de contaminación catastrófica para la flora y la fauna marina, ya que trae como conse--cuencia la alteración de fitoplancton, plantas microscópicas que generan mayor cantidad de oxígeno, alterando el agua mari--na que es donde se desarrollan los peces u otros seres vivos, - que en muchas ocasiones les producen la muerte por el exceso - de oxígeno, o bien a su vez les transmiten enfermedades pató--genas que contraen al tomar como alimento el fitoplancton y -- éstos a su vez se lo transmiten al hombre cuando éste los con-

sume.

Podemos considerar que esta fuente de contaminación repercute económicamente en los países con litorales, por envenenar su pesca, sus playas, disminuyendo así la afluencia turística y por lo tanto deja de percibir los ingresos que por estos conceptos pudiera obtener.

Los juristas en el plan de trabajo, opinan que la atmósfera es una fuente de contaminación marina. Esta teoría ha sido confirmada por los científicos, pues ellos argumentan que la polución marina que se realiza en el mar, está siendo llevada por el aire, y lo han considerado como un medio por el que se transportan diversas sustancias químicas, por lo que está siendo alterada la ecología. Los juristas ponentes en las conferencias al decir que la contaminación atmosférica es una fuente, lo han expuesto así, ya que los elementos nocivos de este medio, causa de la contaminación en el ambiente es el aire, buques, aeronaves, exploraciones y explotaciones de la Plataforma Continental.

Hagámos hincapié que los reglamentos internacionales han dictado patrones, para legislar a nivel nacional en el aspecto de la contaminación y preservación de los recursos marinos, aportando técnicas y métodos con este fin. La política internacional se ha preocupado por transferir los lineamientos

en las legislaciones nacionales para mejorar este tipo de reglamentos, es así como las conferencias, participan objetivamente en las legislaciones nacionales, en cuanto a la prevención de la contaminación y preservación del ambiente marino, manifestándolo de la siguiente forma:

"a) El Derecho y el deber de los Estados de legislar, de hacer cumplir la ley y las normas internacionales sobre la materia y ejercer funciones judiciales al respecto y también, b) - la conveniencia de adoptar acuerdos de carácter internacional".
(14)

Los países signados en la Convención de Ginebra, - que tomaron parte, estuvieron de acuerdo en cuanto a la soberanía de los países ribereños para legislar en la exploración y explotación de la Plataforma Continental.

En los subsecuentes períodos de sesiones se declaró la facultad de los Estados ribereños para legislar y aplicar - el poder jurisdiccional y el poder ejecutivo. En los puntos - de controversia que se trataron en esas conferencias, se han planteado la exploración y la explotación de la Plataforma Con

(14) Vargas A. Jorge y Vargas C. Edmundo, Derecho del Mar, una Visión Latinoamericana, 1a. Edición, Editorial Jus, México, 1976, página 294.

tinental, así como la prevención de la contaminación de los países ribereños, responsabilizando a los países que identifiquen a sus buques por el pabellón que enarboles.

Los Estados ribereños tienen facultad para legislar en la prevención de la contaminación y el control de la contaminación en el mar; bien sea dentro de su jurisdicción, aplicando este derecho a los buques que enarboles su bandera nacional, o bien a los buques extranjeros que lleven otro símbolo patrio. Esto se ha prestado a controversia en la 2a. Conferencia del Derecho del Mar, celebrada en Caracas, pues los países firmantes, se han opuesto a algunos de ellos, en cuanto al derecho que tienen los países ribereños, para aplicar su legislación a buques extranjeros que se identifiquen con el pabellón de su nacionalidad, pues éstos dicen que se debiera aplicar el Derecho de su identidad, esto es, tenderá a aplicarse el Derecho del pabellón que enarboles, siendo aplicable a la ley de su Estado que representen.

La más peligrosa de las formas de contaminar los mares, es la que se produce por los desechos nucleares y diversos experimentos con este origen dejando residuos radiactivos altamente perjudiciales para la humanidad.

La contaminación nuclear se produce cuando dos átomos se desintegran ocasionando así la formación de nuevos ele-

mentos o radiaciones que producen energía.

La contaminación por radiaciones se integra cuando a los organismos les es transferida energía, provocándoles alteración en las células que los componen, deficiencias de tipo genético, hay cuerpos que canalizan su energía en forma positiva y que les produce algún bienestar.

Las radiaciones nucleares son capaces de producir al hombre desde una náusea e incluso producir la muerte.

En la actualidad los experimentos nucleares son tan constantes y con una duración de tiempo considerable, que la radiación o energía nuclear son letales para el medio humano y otros seres vivos.

En el ecosistema marino se ha llegado a comprobar que estas alteraciones por la energía nuclear, desprendida de ionizaciones que producen los experimentos nucleares es trascendental para la ecología marina pues su fauna y su flora se ven gravemente alteradas por absorber las radiaciones nucleares. Podríamos citar algunos casos en donde las radiaciones han causado enormes estragos, como sucede con frecuencia en los mariscos, peces y otros animales que le sirven de alimento al hombre. Además esta energía nuclear es canalizada negativamente por la fauna y la flora marina.

El estroncio 90 empleado para experimentos nucleares con fines militares es otro de los causantes de la contaminación en el medio humano provocado por ésta misma, además no debemos descartar la contaminación provocada por experimentos médicos que aunque son con fines de un beneficio común, son una fuente indirecta de la contaminación marina, los catalizadores que se emplean para otros experimentos nucleares -- también es una forma de contaminar la ecología marina.

Para finalizar nuestro análisis de las formas de contaminar los mares, nos referiremos a las fuentes de contaminación térmica.

Ocurre el fenómeno de contaminación térmica, cuando se vierten cantidades considerables de agua, sustancias que se emplean en generadores eléctricos y de refrigeración industrial, estas descargas son derramadas al mar directamente, trayendo como consecuencia una producción de calor o bien en algunos casos de enfriamientos de la Plataforma Continental.

Los afluentes que derraman el agua al medio marino es causa de que se provoquen cambios, es por esta razón que -- los organismos que habitan este sistema lleguen a sufrir mutilaciones, transformando la cadena alimenticia como es el plancton, éste a su vez prolifera otros organismos venenosos y la oxigenación del agua, que en algunas circunstancias llegan a

asfixiar a los peces y otros seres que se alimentan con estos organismos.

Esta alteración producida por el calor es lo que se conoce como contaminación térmica, que además es factible de generar otros organismos venenosos por la temperatura existente de algunas zonas cálidas, en donde es frecuente que debido a esas condiciones se generen organismos venenosos.

La industrialización y la creación de nuevas metrópolis ha generado alteraciones de muy diversos tipos. Aunque sin darse cuenta de la contaminación producida por los generadores eléctricos y de refrigeración industrial quienes son los que vierten el agua utilizada en las costas de sus propios países, en donde por lo regular es difícil que se diluya este calor o el enfriamiento que estas fuentes producen, desequilibrando y dañando su economía desde diversos aspectos como la pesca, el turismo y otros medios naturales existentes en sus litorales.

Las aguas marinas se han visto afectadas por la introducción de energías y elementos ajenos al medio, dándose el fenómeno de el deterioro de los recursos vivos que afecta gravemente al hombre en su salud y el aprovechamiento de éstos. La población ribereña ha afectado el medio ecológico y equilibrado de los mares tanto ribereños como el alta mar, pues la

polución no distingue fronteras.

Las principales fuentes que han afectado los mares - de manera más directa se encuentran en las actividades portuarias, transporte marítimo, descargas procedentes de grandes concentraciones próximas a las costas y perforaciones petroleras - en la Plataforma Continental Submarina y los ensayos nucleares.

Por otro lado, el Acuerdo Relativo a la Protección - de las Aguas de las Costas del Mediterráneo, celebrado en Mónaco en el año de 1976 pretende la protección y prevención de la contaminación, precisando la jurisdicción en los 2 primeros artículos del acuerdo, se establece una Comisión Internacional -- que perseguirá reglamentar la protección y prevención de la contaminación.

El artículo 3 señala que la Comisión Internacional - organizará y dispondrá la protección y prevención de la contaminación así como la naturaleza y alcance de ésta. Realizará planes de emergencia para evitar los desechos del medio marino.

La Comisión colaborará con otros Organismos Internacionales y regionales encargados de la contaminación del Mediterráneo.

En este acuerdo participaron entre otros, los países de Francia, Italia y Mónaco, celebrándose el acuerdo en este 61

timo, aprobándose el 10 de Mayo de 1976, poniéndose en práctica en el año de 1981; publicándose en tres idiomas.

Continuando con el estudio de los Acuerdos que se encargan de la polución marina por substancias radiactivas, y que nos llevan a pensar la problemática que se percibe por medio de estos convenios, lo encontramos en el Tratado de Prohibición de Ensayos Nucleares, celebrado en la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas en el año de 1963.

El objetivo principal de las Naciones Unidas es el de reducir las armas nucleares y todo ensayo encaminado a producir instrumentos bélicos para la destrucción del hombre, lo ha continuado el presente Convenio, con una serie de normas y reglamentos que a continuación estudiaremos.

Los contratantes se obligan a prohibir toda clase de ensayos y reducir la producción de armamentos nucleares. También prohíben explotaciones nucleares en su territorio o hasta donde alcance la jurisdicción de éstos en su atmósfera, en sus aguas tanto nacionales como en alta mar, aunque queremos aclarar que el alta mar conforme al Derecho Internacional su jurisdicción no la regulan ninguno de los Estados, por lo tanto el alta mar se excluye de todo tipo de Reglamentos nacionales, sin embargo la Organización de Naciones Unidas, es la única encargada de reglamentar sobre la alta mar.

Esta prohibición se extiende a la atmósfera ultraterrestre, esto quiere decir que la prohibición es para todos los medios siempre y cuando generen sustancias radiactivas, bien sea dentro de la jurisdicción de los países contratantes o fuera de ellos. El Tratado se aprobó en la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas el día 5 de agosto de 1963, entrando en vigor meses después del mismo año.

Debemos señalar que quedaron como Estados depositarios las principales potencias nucleares que son Estados Unidos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Unión de Repúblicas Soviéticas, publicándose en los idiomas inglés y ruso.

Ya sabemos que encontrar la paz es lo más valioso y difícil de encontrar en el mundo bélico que vivimos, el tratado sobre la prohibición de Emplazar Armas Nucleares y otras -- Armas de Destrucción en Masa en los Fondos Marinos y Océánicos y su Subsuelo se celebró en Londres, Moscú, Washington, aprobándose finalmente en el año de 1971, aplicándose hasta el año de 1972. Tiene como beneficio común para la humanidad el controlar e incluso reducir los ensayos nucleares para no seguirnos destruyendo con los desechos radiactivos.

El artículo 1º de este tratado establece que los países contratantes se encargarán de prohibir toda clase de ensayos nucleares, que tengan como consecuencia la destrucción en masa. La prohibición de estructuras marinas o en la superficie que tengan como finalidad la destrucción.

La interpretación del artículo 2º se refiere a las 12 millas a que tienen derecho los Estados ribereños dentro de su mar territorial y zona contigua, la cual quedó establecida en la Convención de 1958 referente a la jurisdicción de los Estados, luego entonces esta jurisdicción no será violada por los órganos de vigilancia que tengan que supervisar esta zona aunque dichos Estados ribereños con relación al artículo 1º se obligan a no establecer bases de lanzamientos nucleares, ni experimentos de este tipo.

Los representantes en caso de duda, podrán solicitar inspección ocular para los países que formen parte del tratado.

Los Estados dudosos podrán pedir la intervención de las Naciones Unidas, lo expresado se señala en el artículo 3º

del tratado en estudio.

El tratado por su importancia queda abierto a todos los países que pretendan incorporarse a éste.

La celebración del Convenio tuvo lugar en Londres, Moscú, Washington, aprobándose finalmente en el año de 1971, aplicándose hasta el año de 1972 publicándose en diversos idiomas, y designando como depositarios a los Estados Unidos de América, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; participando un número considerable de Estados.

3.- CONTAMINACION POR VERTIMIENTO

Convenio en Londres de 1972 sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias.

La Conferencia Internacional evadió el problema de la jurisdicción, planteándola de la siguiente manera:

" a). Estado de Pabellón.

Los Estados son responsables de los buques, aeronaves, que estén matriculados con el pabellón que enarbolan, --

aplicando reglamentos internacionales y nacionales, para prevenir y controlar la contaminación.

b) Estado Ribereño.

Los Estados Ribereños, tienen amplias facultades para legislar y aplicar leyes en su jurisdicción de ciertas zonas como son: mar territorial, zona contigua, y algunas zonas de protección natural". (15)

Sin embargo, los países participantes se han opuesto, en cuanto que a sus buques-aeronaves, que enarboleen el pabellón de su nacionalidad, se les aplique la legislación del país ribereño; pero es de esperarse que tendrá que aplicarse la legislación ribereña a buques que enarboleen el pabellón extranjero, pues es razonable, que los países protejan su mar territorial, zona económica exclusiva, o algunas protecciones naturales, para prevenir que éstas sean contaminadas por buques extranjeros.

Algunas Delegaciones han negado este derecho a los países ribereños de aplicar la jurisdicción o medidas admi--

(15) Vargas A. Jorge y Vargas C. Edmundo. Op. Cit. página 306.

nistrativas para hacer cumplir los preceptos de la legislación, de prevenir y controlar la contaminación, pues argumentan el entorpecimiento de la navegación, y por lo tanto, no se respetaría el paso inocente, conocido así, en el Derecho Internacional.

La Contaminación por buques ha sido ampliamente discutida, por contrastar el pabellón que enarbolan los buques, con la legislación de los países ribereños. Estos, se ven afectados por los buques, cuando vierten a las aguas de los Estados costeros, sustancias que alteran el medio marino, es por esta razón, que en las conferencias internacionales - los Estados ribereños quieren hacer valer el derecho y la jurisdicción que está siendo afectado, planteándolo de la siguiente manera:

"a) Preservar la calidad del medio marino, principalmente - el costero, rico en pesquería y b) asegurar la navegación; - sin embargo, el énfasis puesto por los Estados en uno u otro interés", ha creado la gama de enfoques jurisdiccionales. -

(16)

(16) Vargas A. Jorge y Vargas C. Edmundo Op. Cit. página 308.

En el Derecho Internacional, es de interés legal la contaminación, aunque ésta se lleve en los litorales de los países costeros, pues éste afecta a la comunidad internacional, es decir, al alta mar y sus recursos marinos, este medio es afectado por buques que enarbolan algún pabellón extranjero, con todo esto hay quien piensa que toda esta contaminación que se vierte en los países costeros, no afecta a la humanidad.

Podemos interpretar que es prudente crear un Organismo Internacional en el que se legalice, vigile y sancione a los buques que enarbolan un pabellón extranjero y contaminen por alguna causa los litorales de los estados ribereños, y lo planteamos de la siguiente forma:

- "a) preservar la calidad del medio marino.
- b) asegurar la navegación".⁽¹⁷⁾

Queremos opinar después de haber consultado a los Maestros Edmundo Vargas y Jorge A. Vargas, La Contaminación Marina se produce por estuarios, golfos, bahías, mares cerrados puede encontrarse un alto índice de toxicidad, por su situación geográfica, ya que en esas condiciones el mar es rela

(17) Vargas A. Jorge y Vargas C. Edmundo. Op. Cit. página - 306.

tivamente pasivo, y en muchas ocasiones se encuentran cloacas, basura u otros desechos flotantes en el mar, ocasionando trastornos para la navegación y peligros para el turismo.

La contaminación que vierten los países costeros es en muchas ocasiones directa, formándose así una fuente de contaminación muy peligrosa, sin embargo cuando se derraman estas sustancias, por medio de ríos, en algunas circunstancias se diluyen y en otras no: éstos se esparcen o se desvían, -- esto es benéfico para la contaminación marina pues así ya no llegan en forma directa al mar.

Otra de las formas en que no es tan peligrosa la contaminación, es el vertir elementos que floten en el mar, -- pues éstos son revueltos por el oleaje y entonces todas estas sustancias o cloacas son devueltas a las playas.

El precio que la humanidad está pagando por el avance tecnológico es muy elevado, ya que por el habitat de las metrópolis, es necesario emplear diversos métodos químicos -- con la finalidad de obtener satisfactores a bajo precio y en corto tiempo. Esto implica utilizar sustancias químicas y técnicas complejas en donde se desechen disolventes "agua" -- en grandes proporciones que son devueltos a su medio natural

por medio de ríos, lagos, canales y en muchas ocasiones llegan a sufrir un tratamiento, pero esto no limpia el agua de todas esas impurezas que contraen por el empleo químico. Esta es una verdadera fuente de contaminación, que posteriormente se vierte a los mares.

Las sustancias inorgánicas que han afectado seriamente al ecosistema marino principalmente son: los detergentes, los pesticidas, los hidrocarburos y el mercurio.

Estos elementos por su duración y grado de toxicidad, no llegan a degradarse en el agua marina, causan verdaderos estragos en el ecosistema, repercutiendo así, en la salud humana por medio de la pesca e incluso los mariscos, - generan sustancias tóxicas que en diversos casos han llegado a envenenar a la población.

El Derecho Marítimo Internacional ha llevado a cabo diversos Tratados en los que han establecido formas para prevenir, controlar y reglamentar los vertimientos que se ocasionan por algunas fuentes, como podrían ser:

- a) Las descargas de sustancias tóxicas perjudiciales y nocivas.
- b) La contaminación causada por buques.

- c) La proveniente de instalaciones y dispositivos utilizados en la elaboración y explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo.
- d) La proveniente de todos los otros dispositivos e instalaciones que funcionen en el medio marino, en particular -- las medidas para prevenir accidentes y hacer frente a -- emergencias, garantizar las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la opera--ción y la dotación de esos dispositivos e instalaciones.

Los movimientos de buques que se hagan por el transporte o actividades que realicen y que sean meros accidentes marítimos, no están considerados como vertimiento, sin embargo, sí hay vertimiento cuando vacían el lastre de sus tanques de combustible al mar.

El vertimiento lo reglamenta el Organismo Internacional para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental, que se constituyó en el Convenio sobre la Prevención de Contaminación del Mar por los vertimientos de Desechos y otras -
Materias.

Los Estados ribereños que se ven involucrados en -- los vertimientos que se haga en sus costas, podrán tomar par

te en las Convenciones que se lleven a cabo para tratar el -
vertimiento que se haga en sus aguas, y lo manifiestan de -
la siguiente forma:

"Las leyes, reglamentos y medidas nacionales, no -
serán menos eficaces para prevenir, reducir y controlar la -
contaminación del medio marino por vertimiento que las re--
glas y normas de alcance mundial". (18)

El Protocolo sobre la Prevención de la Contamina--
ción del Mar Mediterráneo causado por Vertidos desde Buques y
Aeronaves.

El Protocolo se celebró en Barcelona el 16 de febre--
ro de 1978, publicándose en los idiomas árabe, español, in--
glés y francés; la adhesión y ratificación queda abierta pa--
ra los países ribereños que se vean afectados en sus intere--
ses por los vertidos efectuados en el Mediterráneo.

El Mar Mediterráneo, debido a su situación geográfi--
ca, está encerrado por los Continentes Europeos y Africano, -
que sufre estragos por los vertimientos generados por los paí

(18) Recopilación Revista de la Universidad Iberoamericana -
"JURIDICA" No. 12, 1980, página 1728.

ses ribereños. Este Procolo ha tenido a bien establecer reglamentos rigurosos referentes a los vertimientos por los países firmantes, e incluso prohíbe los desechos por buques y aeronaves encargados de realizar dichas actividades.

Interpretando el artículo 1º del Protocolo, se desprende la obligación de los países contratantes a colaborar para impedir los vertimientos de sus buques y aeronaves.

El artículo 3o. nos señala las prohibiciones de los vertimientos por sustancias que alteren el medio marino.

El artículo 4o. se relaciona con el art. 3o. del Protocolo en estudio, en donde se menciona que para los vertimientos de sustancias se requerirá de un permiso, expedido por los Estados nacionales con autorización de éstos, esta prohibición no está muy clara, por lo que podemos opinar que especifique la prohibición, pues nada más lo generaliza.

Continuando con el análisis del Art. 11º de este -- Protocolo, que cada parte es responsable de la aplicación de -- sanciones a buques, aeronaves abanderados con su pabellón, bien sea que operen o estén a servicio de ellos, o se dediquen al ver timiento con autorización. La excepción se aplicará para los -- búques y aeronaves gubernamentales, o que no se dediquen al co-

mercio.

El artículo 12^o preceptúa que los Estados contratantes estarán al tanto en la capacitación de los buques y aeronaves encargados de las descargas en el Mar Mediterráneo.

El Protocolo se celebró en Barcelona, el 16 de febrero de 1978, publicándose en los idiomas árabe, español, inglés y francés; la adhesión y ratificación queda abierta para los países ribereños que se vean afectados en sus intereses, - por los vertidos efectuados en el Mar Mediterráneo.

3.1 CONCEPTO DE VERTIMIENTO

El concepto de vertimiento se estableció en la Convención sobre la Prevención de la Contaminación por Vertimiento de desechos u otras materias, sesionado en Londres en el año de 1972, puesto en vigor hasta el año de 1975.

Esta Convención define el vertimiento en el artículo 3o. de la siguiente manera:

- " i) Toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

ii) Todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar". (19)

Asimismo se define el vertimiento en la Convención para la Prevención de la Contaminación Marina por Vertidos - desde Barcos y Aeronaves, celebrado en Oslo en 1972, artículo 19 fracción I, quedando así:

"Se entiende por "vertido" la evacuación deliberada en el mar de sustancias y materiales por medio de buques o de aeronaves o desde los mismos". (20)

"El vertimiento es llevar sustancias o elementos - que alteren o causen reacciones de pulverizar.

Este vertimiento se realiza deliberadamente con -- conciencia del efecto nocivo para el mar".

La 3a. CONFEMAR en su tercera Comisión, en el Texto Integrado Oficioso, conceptualiza el vertimiento como:

(19) Székely Alberto, Instrumentos Fundamentales de Derecho - Internacional Público 1a. Edición, Editorial Taller de - Fuentes Impresores, S.A., Universidad Nacional Autónoma de México tomo III, 1981, página 1723.

(20) Idem ...

- I) Toda evacuación deliberada, incluida la incineración de desechos u otras materias efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.
- II) Todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar".⁽²¹⁾

Del análisis de las definiciones de Vertimiento -- podemos opinar: que el vertimiento es toda introducción de sustancias efectuadas conscientemente en el mar. Dichas sustancias o elementos ajenos a la ecología marina que pueden causar alteraciones a los seres vivos.

Las naciones han tenido a bien reglamentar los vertimientos que se realizan en sus mares, reglamentando esas actividades e implementando instalaciones para que así las sustancias o desechos de los que se tengan que vertir no causen alteración al medio marino, o bien tratar de minimizar los posibles efectos con ese tipo de procedimientos e instalaciones.

(21) Vargas A. Jorge Op. Cit. página 261.

3.2 FORMAS DE VERTIMIENTO

Del análisis de la Convención PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARINA POR VERTIDOS DESDE BARCOS Y AERONAVES, firmada en Oslo el 15 de febrero de 1972, indican otras formas por vertimiento, por las que se puede alterar la ecología marina.

Los Estados reconocen la importancia que tiene el Medio Marino y sus recursos y han visualizado la trascendencia legal para los países del Noroeste, y no nada más de aquellos, sino que también para la Comunidad Internacional.

Es por esta razón que los preceptúan en la citada Convención de la siguiente manera:

Las partes contratantes se comprometen a cooperar para controlar la contaminación por vertimiento de sustancias que degraden a éste, o bien pongan en peligro la salud humana, o el medio marino. Por lo tanto regularán el vertimiento, para salvaguardar el esparcimiento, aprovechar mejor los recursos marinos.

Se aplicará el presente Convenio: Al Mar Territorial, Zona Contigua, Alta Mar, Océanos Atlántico y Artico, --

excluyendo:

- "1) del Mar Báltico y de los Belts, al sur y al este de unas líneas trazadas del Cabo Hasenore a la punta Knibe, de - Korshage a Spodshierg y del Cabo Gilbiery a Kullen".
- "2) del Mar Mediterráneo y de sus aguas tributarias, hasta - el punto de intersección del paralelo 36° de latitud no te y del meridiano 5° 36' de longitud oeste".⁽²²⁾

En el artículo 30. de la citada Convención se señalan las medidas que sean necesarias adoptar, para controlar - las sustancias que se viertan dentro de la zona, sin permitir que se esparzan a la zona contigua.

Los vertimientos que sean causados por buques o naves se controlarán aplicando políticas que practiquen los -- países firmantes.

El artículo 80. del presente Convenio dice, que en caso de vertimiento que no se pueda evitar por poner en peligro la vida humana, se efectuarán los derrames de las diver--

(22) Székely Alberto Op. Cit. página 1718.

sas sustancias. Los vertimientos efectuados por causas fortuitas, se darán aviso al Organismo Internacional, para que aplique las medidas necesarias para su control.

Del análisis del artículo 9o. se desprende, que en caso de emergencia, las partes contratantes darán aviso al Organismo Internacional para que éste dicte las medidas aplicables al caso concreto.

Si dichas sustancias no pudieran ser almacenadas o destruidas en tierra, la Comisión dictará medidas para controlar el vertimiento, y los procedimientos adecuados para evitar la contaminación dentro de lo que cabe.

Los países firmantes se prestarán la ayuda necesaria.

El artículo 10o. preceptúa una de las circunstancias de mayor trascendencia, menciona los organismos nacionales encargados de la contaminación a nivel nacional, y se cerciorarán de las sustancias y el grado de contaminación que pudieran alcanzar por su vertimiento.

En la fracción 2a. del artículo 15 del Convenio en estudio, cita que los buques o autoridades responsables de -

la vigilancia de su mar territorial, están obligados a vigilar y controlar los vertidos que se efectúen o estén a punto de hacerse, notificando a la Comisión Internacional, para que se apliquen las medidas necesarias. Analizando la fracción siguiente, encontramos que los países firmantes adoptarán las órdenes necesarias para aplicarlas, y cuidar que no sean violados los preceptos del presente Convenio.

En la fracción 6a., se dice que la inmunidad de los buques, de acuerdo con el Derecho Internacional, no se verán afectados.

En el Convenio para la Prevención de la Contaminación Marina por Vertidos desde Barcos y Aeronaves, donde se establece que las partes formarán comisiones que se reunirán en tiempo establecido, y en circunstancias especiales, para tomar medidas del propio Reglamento, estableciéndolo en el artículo 16° y subsecuentes de este Convenio.

La Comisión funcionará de la siguiente manera: aplicando las medidas para controlar la contaminación entre los países contratantes. Sancionará a las partes que infrinjan el Reglamento, otorgará permisos para vertir sustancias de acuerdo a lo establecido y fijado en los Anexos, y analizará

la función de los Anexos y su aplicabilidad.

La Comisión dictará un reglamento, el cual deberá ser votado por unanimidad. Estos funcionarios aprobarán o derogarán los Anexos del presente Convenio.

La Convención queda abierta por un año, para que -- las partes contratantes se adhieran, remitiendo su adhesión a Noruega. Los Estados ratificarán su adhesión en la Sede.

Los artículos del 20 al 27 de dicha Convención, se refieren a las modalidades para adherirse a ella, o bien ratificar su posición en la Sede, también se habla sobre la publicación del texto original que se hará en los idiomas inglés y francés, se encargará de enviarlos al Estado Noruego, y publicarlos.

Noruega se encargará de enviar las copias certificadas a los países contratantes, notificará al Secretario General de las Naciones Unidas conforme al artículo 102 mandando - copia certificada, para que se inscriba en ese Organismo.

Convenio Sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 1972 Londres.

El objetivo de la Convención en estudio, persigue - como finalidades el controlar los vertimientos que el hombre origina por diversas causas. El deshacerse de las sustancias nocivas o desechos trae como consecuencia la alteración ecológica. Esto lo podemos afirmar después de haber consultado diversos autores que tratan el interesante tema de la contaminación marina.

Esta razón los ha orillado a desalojar múltiples materias a los Océanos, quizás sin visualizar el alcance de su propia destrucción. La Convención de Vertimiento, reconoce - la importancia de las grandes cantidades de desechos que el - hombre tiene que desalojar, con plena conciencia de que estos vertidos los efectúa en el mar.

La Convención considera que los Estados de Derecho, tienen la facultad de legislar sobre la contaminación y respetar la soberanía y jurisdicción de los diversos países, pero colaborando con la Comunidad Internacional y la Carta de las Naciones Unidas para los vertimientos de sustancias nocivas - a la ecología marina. Esta ha observado las fuentes de contaminación como pueden ser:

- 1.- Vertimientos y descarga a través de la atmósfera.
- 2.- Los ríos.
- 3.- Los estuarios.
- 4.- Las cloacas y tuberías.

Creemos que las descargas se realizan inconsiderablemente, tienen que ser controladas por un Organismo Internacional, persiguiendo un beneficio común con los Estados involucrados en dichos vertimientos. Además el fomentar la participación de estos Estados Costeros, complementando con diversos -- acuerdos las lagunas del presente Convenio.

En su artículo 20., se establece que los países contratantes adoptarán medidas científicas para prevenir y controlar la contaminación y se encargarán igualmente de armonizar - las políticas para controlar los vertimientos que causen daño a la salud.

El artículo 3^o de la Convención citada, nos concep-tualiza lo que debemos entender por vertimiento, en su inciso b, nos dice que el vertimiento no incluye las sustancias de--rramadas en el mar, ya sea por percances o actividades realizadadas por la misma actividad marina o instalaciones utilizadas - para prevenir los vertimientos de sustancias nocivas a la eco-

logía marina.

El inciso C del mismo artículo establece, que no - debemos considerar como vertimientos, las instalaciones establecidas con la finalidad de explorar y explotar los recursos naturales de la Plataforma Continental, o con finalidades de esta índole.

El artículo 4º preceptúa las prohibiciones de los vertimientos, relacionándolos con los anexos de la Convención y de las Sesiones que se han llevado a cabo con la intención de prohibir los vertimientos que no se han analizado con dete nimiento, por la necesidad de cada Estado, además el otorgamiento de licencias para vertir algunas sustancias, tomando - en cuenta los factores y la situación geográfica de cada país.

En su artículo 5º, se mencionan los vertimientos - que se podrían realizar por casos fortuitos.

El artículo 6º dice, que los vertimientos que ten gan que efectuarse por casos de fuerza mayor, y que pongan en peligro la vida podrán realizarse siempre y cuando se dé avi so a las partes contratantes y organismos internacionales.

El estudio del artículo 7^o de esta Convención, nos expone las condiciones en que se permitirá la carga y descarga de buques y aeronaves, que sean matriculados en su jurisdicción y que tengan autorización para vertir sustancias en el mar.

Este mismo artículo señala que las naves que vertan sustancias sin autorización, podrán ser sancionadas por el Organismo Internacional. Esta situación es aplicable para las plataformas fijas o semifijas, en la jurisdicción de los países que forman parte de ella. Se excluyen los buques y aeronaves de este tratado, siempre y cuando gocen de inmunidad en sus vertidos.

Del Estudio del Artículo 8^o podemos agregar que para que el presente Convenio logre sus objetivos, se deberán de tomar en cuenta la condición geográfica de aquellos Estados que la firmen. Estos cooperarán con los organismos regionales para una mejor aplicación de los que se establezca. Para que el alcance de la cooperación internacional cumpla su objetivo, formarán órganos de vigilancia y planes de emergencia para este fin.

La interpretación del artículo 9^o de la Convención,

plantea algunas de las facultades de la organización internacional, entre las cuales encontramos:

- a) La capacitación del personal.
- b) Material técnico para los vertimientos que se autoricen.
- c) La creación de órganos de vigilancia para los vertimientos.
- d) Los planes de emergencia para dicho fin; así como los demás relativos para un funcionamiento adecuado a las necesidades de las partes.

El convenio considerará las controversias y consecuencias jurídicas que se pudieran desprender de los preceptos del Acuerdo en estudio, este ordenamiento lo localizamos en el artículo número 11.

Igualmente, las partes establecen en el artículo 12, el fomento de medidas para proteger el mar de la contaminación, regulando, vigilando y poniendo en práctica planes de emergencia.

Ahora bien, se consideran a los siguientes elementos como contaminantes:

- 1.- Hidrocarburos.
- 2.- Sustancias nocivas, o elementos químicos.

- 3.- Desechos de plataformas por la exploración y explotación.
- 4.- Sustancias radiactivas, por cualquier causa, incluyendo - la transportación por buques.
- 5.- Elementos empleados para la guerra química y biológica.
- 6.- Las sustancias que se desprendan de la exploración y explotación de los recursos naturales de los Estados ribereños, como pueden ser en la materia minera, recursos petroleros, y otros afines.

Es importante precisar que la Convención establece - las señales que los buques y aeronaves deberán utilizar para - sus vertimientos.

La interpretación de su artículo 13 nos establece -- las condiciones en las que operará la Convención en relación - con la Convención del Alta Mar, y lo referente a la Carta de - las Naciones Unidas, así mismo respetará la jurisdicción y -- acuerdos de Estados ribereños o del pabellón que enarholen. -- Para modificar la Convención suscrita, será necesario convo- car a las partes en una sesión extraordinaria para este fin, - también se estudiará la naturaleza y alcance de los preceptos aglutinados en la Convención.

Por otra parte el artículo 14 se refiere a su vigen-

cia, la cual será a partir de los tres meses de haberse ex-
puesto en la Convención, y se suscribirá en Noruega y Gran -
Bretaña.

Esta Convención establece una Secretaría General, --
nombrando a un Organismo Internacional, para que cumpla estas
funciones. Los nuevos miembros de la Convención que se incor-
poren tiempo después, aportarán una cuota para los gastos de
la Organización.

Dicha Secretaría se encargará de las reuniones para
tratar las controversias que se susciten entre los contratantes,
la Secretaría sesionará por lo menos una vez cada dos --
años; los miembros de la Convención tienen facultades para -
solicitar la celebración de la Asamblea, cuando lo pidan una
tercera parte de los integrantes. La presente Convención po-
drá contar con organismos internacionales para asesoramiento
y capacitación del personal encargado de los vertimientos.

Las notificaciones se harán a los países que se --
les confiere, como son Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

La Secretaría podrá consultar Organismos Interna--
cionales para recibir asesoramiento sobre vertimientos, con
las facultades de presentar proyectos para reformar el pre--

sente Convenio. La Convención podrá contratar a Organismos Internacionales para mejorar el presente, así mismo invitará a otras organizaciones para fomentar la participación de científicos y técnicos en la materia, y recibir los informes de los participantes periódicamente.

También podrá incrementar la participación de los organismos regionales y colaborar con los Internacionales, para alcanzar el bien de la humanidad.

Se requerirá de métodos, asesoramiento y capacitación del personal, planes de emergencia cuando las condiciones lo requieran, investigación de la toxicidad de los vertidos, para no poner en peligro la vida del hombre. Los buques y aeronaves que desempeñen funciones diplomáticas son exonerados de este procedimiento.

En el artículo 15 se señala la modificación del Convenio, que podrá efectuarse cuando lo pidan las dos terceras partes de los integrantes, ésta entrará en vigor cuando lo depositen las dos terceras partes del Convenio, y para los que se adhieran posteriormente a la modificación serán 30 días después de que los modificantes depositen su voto. La enmienda entrará en vigor 61 días después de haberse llegado

a dicho acuerdo con el depósito de su voto.

Las enmiendas deberán ser publicadas por la Secretaría General, para que se tenga conocimiento de ellas, además se indicará si las derogaciones o abrogaciones se hicieron en la Asamblea Extraordinaria, así como su publicación.

Interpretamos que por motivos científicos o técnicos, se harán las enmiendas, entrando en vigor 61 días después, o sea cuando las dos terceras partes lo acepten. Las enmiendas para los miembros que no las acepten, pero que tomen parte de la Convención, serán 100 días después de haberse notificado. Las declaraciones previas podrán objetarse, para que así, se consideren como aceptadas.

La función de la Secretaría, la realizarán Inglaterra e Irlanda del Norte, hasta en tanto no se designe a otros Estados.

La notificación para los países que pretendan signarse a la Convención, según el artículo 16, indica, que podrán depositarse en cualesquiera de estos Estados. Londres, México, D. F., Moscú y Washington. Estas ratificaciones se harán por los representantes encargados de ello, y se podrán hacer en los países siguientes: Estados Unidos de América, -

México, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

El artículo 18 establece la adhesión que estará -- abierta para todos los Estados que quieran integrarse al referido Convenio, depositándose en los Estados: Inglaterra, Irlanda, la URSS, Estados Unidos y México.

De la interpretación del artículo 22 se desprende - que la publicación del Convenio se hará en los idiomas inglés, francés, español y ruso, certificado por los Estados señalados en el artículo anterior.

Podemos agregar que el anexo No. 1 del Convenio de 1972, celebrado en el Reino Unido reglamenta los vertimientos cuantitativa y cualitativamente, de la siguiente manera:

- "1.- Compuestos orgánicos halogenados.
- 2.- Mercurio y compuestos de mercurio.
- 3.- Cadmio y compuestos de cadmio.
- 4.- Plásticos persistentes y demás materiales sintéticos -- persistentes, tales como redes, cabos que pueden flotar o quedar en suspensión en el mar de modo que puedan obstaculizar materialmente la pesca, la navegación u otras utilizaciones legítimas en el mar.

- 5.- Petróleo crudo fuel-oil, aceite pesado, diesel, aceites - lubricantes, fluidos hidráulicos y mezclas que contengan esos hidrocarburos cargados con el fin de ser vertidos.
- 6.- Desechos u otras materias de alto nivel radiactivo que por razones de salud pública, biológica o de otro tipo, hayan sido definidas por el Organo Internacional competente en esta esfera, actualmente el Organismo Internacional de -- Energía Atómica, como inapropiados para ser vertidos en el mar.
- 7.- Materiales de cualquier forma (por ejemplo sólidos, líquidos, semilíquidos, gaseosos o vivientes) producidos para la guerra química y biológica"⁽²³⁾

Las sustancias que se degradan por procedimientos -- biológicos, químicos o físicos y que no causen daño a la vida humana, o bien no provoquen alteraciones en la ecología marina, ni cambien o den mal sabor a la carne de los animales que consume la humanidad, no se considerarán como vertimientos de diversas sustancias y desechos. Tampoco se considerarán como vertimientos el agua de lagos, ríos o dragados que se efec--

(23) Székely Alberto Op. Cit. página 1739.

túan en la Plataforma Continental, siempre y cuando la cantidad que contengan estas sustancias mencionadas sean inofensivas. Tampoco los halógenos y el petróleo en cantidades mínimas lo podremos considerar como vertimientos. Sin embargo po demos afirmar que son contaminantes que degradan la ecología marina.

En el Anexo II del presente Convenio, se enlistan - también varios elementos químicos que por sus propias composi ciones y reacciones se consideran como peligrosas y por lo -- tanto se necesita un permiso especial para vertir estos ele-- mentos como son: arsénico, plomo, cobre, zinc y sus compues- tos, derivados orgánicos silicio, cianuro, fluoruro, berilio, cromo, níquel, vanadio y plaguicidas.

En el Anexo III de la Convención sobre Prevención - de la Contaminación por vertimiento de Desechos y otras Mate- rias, se indica la otorgación de permisos a los Estados fir- mantes en esta Convención, siempre y cuando se estudie la ca- racterística y composición de la materia.

La estadística la llevará a cabo el Estado que vier ta cierta sustancia, tomando en cuenta la cantidad y el tiem- po.

De acuerdo a la característica, los cuerpos adquieren la forma, según sea su composición líquida, sólida, gaseosa o lodosa.

Como cita el Anexo III apartado 3, las propiedades de la materia son las siguientes:

"Propiedades físicas (por ejemplo solubilidad o densidad) químicas o bioquímicas (por ejemplo demanda de oxígeno y nutrientes) y biológicas (por ejemplo presencia de virus, bacterias, levaduras, parásitos), toxicidad, persistencia física, química y biológica, acumulación y biotransformación en materiales biológicos o sedimentos, susceptibilidad a los cambios físicos, químicos y bioquímicos e interacción en el medio acuático con otros materiales orgánicos e inorgánicos disueltos, probabilidad de que se produzcan contaminaciones u otros cambios que reduzcan la posibilidad de comercialización de los recursos (pesado, moluscos, etc.)" (24)

También el Anexo III nos indica las características del lugar de vertimiento y métodos de depósito, para expedir los permisos correspondientes, tomando en cuenta lo siguiente: la distancia de las costas del Estado más próximo, la zona de protección natural o criaderos de sus recursos del (24) Szekely Alberto Op. Cit. página 1740.

toral, la profundidad de los mares, la salinidad del agua del lugar.

Las sustancias que se vierten tomando en cuenta el grado de dilución de estas sustancias.

Las corrientes según su trayectoria, para que no se afecten los intereses de otros Estados.

Los desechos que el hombre envía a diario por medio de los canales, ríos, alcantarillados, para llegar finalmente al mar, con afluentes o vertientes que la humanidad tiene que desechar, pues son sustancias tóxicas.

Después de haber estudiado lo expuesto por el investigador Alberto Szekely, llegamos a la conclusión de que los vertimientos se originan en múltiples formas.

Estos vertimientos polucionan los ríos y corrientes fluviales nacionales e internacionales, como se trata en seguida:

Diferentes Organismos Internacionales, se ha encargado de la celebración, en donde se ha tratado la reglamentación de los ríos internacionales refiriéndose a la contaminación.

Estas sesiones tuvieron su origen en el año de 1956, para que posteriormente se retomaran estos puntos en el año de 1958 y 1960, en donde se terminaron de reglamentar las corrientes fluviales internacionales en el año de 1966, constituyéndose unos estatutos con esta finalidad.

Las Reglas Internacionales celebradas en el Convenio de Helsinki, lugar donde se establecieron éstas, no fueron del todo convencionales, sin embargo vinieron a fijar los lineamientos internacionales, tratando de controlar la contaminación en estas vías tan importantes, al respecto citaremos el siguiente ejemplo:

"Algunas sentencias internacionales de reciente fecha, aportan, por analogía, reglas y principios útiles, tal como el caso de la Fundición Trial (Canadá Vs. Estados Unidos) y el arbitraje del Lago Lanoux (España Vs. Francia, - - 1959)".⁽²⁵⁾

La Comunidad Internacional se ha empezado a preocupar por la contaminación de las corrientes internacionales, -

(25) Sepúlveda César, Derecho Internacional, 13a. edición, Editorial Porrúa S.A., México 1983, página 212.

es por esta razón que se han organizado Convenciones en Europa, tocando el tema de la contaminación en vías tan importantes como el caso del Río Rhin.

En la Convención celebrada en el año de 1963, donde los Estados que tomaron parte se comprometieron a respetar y a no contaminar desde su territorio a los países integrantes del Convenio, la contaminación referente al Río Rhin, se ratifica en la Conferencia de Estocolmo, realizada en 1972, del 5 al 16 de junio de ese mismo año, donde se establecieron estos principios.

La interpretación del Acuerdo Relativo a la Comisión Internacional para la Protección del Rhin contra la Contaminación, la cooperación de los Estados Ribereños para prevenir la polución, y fomentar el aprovechamiento de sus aguas.

Este Acuerdo dispone el mantenimiento de la Organización Internacional en función.

Dicho Organismo actuará por medio de una Comisión, en la que se estudiará la naturaleza; la importancia que es to tiene para los integrantes del Acuerdo junto con las fuentes contaminantes de los Estados Ribereños. Las más impor--

tantes disposiciones serán las propuestas para prevenir y controlar los contaminantes al afluente.

La información se rendirá anualmente por la Comisión, después de haber realizado sus investigaciones. Asimismo la Comisión cooperará con organismos encargados de la contaminación, bien sean parte del acuerdo, o no tengan ningún vínculo con éste.

Queremos señalar que sólo podrán ser partes los Estados Ribereños, como son: República Federal de Alemania, - Francia, Luxemburgo, Países Bajos, Suiza y la Comunidad Económica Europea.

Este Acuerdo se aprobó en abril 29 de 1963, y posteriormente se modificó en Bonn el 3 de diciembre de 1976 y el 10 de febrero de 1979. El Acuerdo en estudio entró en vigor en 1965, el día 10 de mayo.

Convenio Sobre la Protección del Rhin Contra la Contaminación Química.

El presente Convenio es una de tantas medidas que los Estados han querido imponer, para un beneficio común de los Estados Ribereños. Las pretensiones de las partes son --

las de proteger las corrientes del Río Rhin, se proponen conservar el agua para uso doméstico e industrial, para la navegación y otros usos de los que requieren las partes.

De entre la serie de disposiciones que se plantearon en la Convención, encontramos las de reglamentar estrictamente las descargas de contaminantes, señalando calidades y cantidades de ellos.

Las normas de vertimiento al Rhin, serán establecidas por una Comisión Internacional.

Se requiere autorización gubernamental para poder descargar sustancias químicas en el Río Rhin.

La Comisión supervisará las autorizaciones de los Estados.

Los Estados Ribereños son los que integrarán las partes, esta Convención entró en vigor el 10 de febrero de 1979, siendo aprobada en Bonn el 3 de diciembre de 1976, el Estado depositario es Suiza, el texto fue publicado en alemán, francés y holandés.

Los países firmantes son los siguientes: República de Alemania, Francia, Luxemburgo, Países Bajos, Suiza y Comu-

nidad Económica Europea.

Ahora estudiaremos el Convenio para proteger, prevenir y controlar la polución del Rhin, Relativo a la Protección de la Contaminación por Cloruros, y fue aprobado en Bonn el 3 de diciembre de 1976.

En el citado Convenio se señala que el Río Rhin habrá que protegerlo del cloruro, para conservar la calidad del agua, dictando disposiciones y medidas técnicas, como pueden ser: reducir la cantidad de vertidos hasta un término medio anual en proporción, de por lo menos 60 Kg. y establecerá una planta de eliminación del cloruro, instalándola en territorio francés, siendo subsidiada por los demás Estados partes, además se agrega que esta técnica de eliminación será subterránea.

Las partes se obligarán a disminuir los iones de cloro en la corriente, y rendirán un informe anual a la Comisión Internacional, los iones que se viertan deberán ser proporcionales en determinadas zonas del Rhin, hasta por lo menos 1 Kg.

Como ya lo indicamos anteriormente, el objetivo de

la Convención, es disminuir el cloro que se vierta en sus --
aguas, proponiendo planes para reducir los desechos del cloro
durante cuatro años después de la vigencia.

Cuando alguno de los integrantes detecte un aumento
en los iones del cloro, éste informará a la Comisión Interna-
cional, para que aplique las medidas necesarias, y si esto --
ocurriera por algún accidente, deberá notificarlo inmediata--
mente.

La Convención fue publicada en los idiomas: alemán,
francés y holandés, siendo depositario Suiza, aunque --
esta Convención no haya entrado en vigor, tiene una gran im--
portancia. Los Estados partes son los países ribereños: Re-
pública Federal de Alemania, Luxemburgo, Países Bajos y Suiza.

Como podemos darnos cuenta, los vertimientos de los
afluentes internacionales tienen mucha trascendencia para las
corrientes marinas, en donde se localizan contaminantes prove-
nientes de las corrientes internas de los Continentes.

Convenio Sobre la Prevención de la Contaminación --
Marina Procedente de Fuentes Terrestres.

La protección del medio marino se hace por medio de

estos convenios, en los cuales se trata de plantear medidas - coherentes y otros recursos para alcanzar dicho fin.

El Convenio tiene la jurisdicción de los Océanos -- Atlántico y Artico al norte del paralelo 36° N al este del meridiano 42° O. y al oeste del meridiano 51° E., excluyendo a los mares Mediterráneo y Báltico.

Los países contratantes se proponen limitar los contaminantes que lleguen de los continentes.

Se controlará la contaminación en general, que provenga o forme parte de la población costera existente, eliminando la que proceda o tenga origen terrestre.

Las partes colaborarán para prevenir la contamina--ción de origen terrestre, fomentarán la investigación científica y técnica, así mismo organizarán planes de emergencia y vigilancia.

Se establecerá una comisión que controlará los contaminantes de origen terrestre, elaborando estadísticas de - la calidad del agua, y de esta manera poder reglamentar estas medidas.

Los Estados signatarios integrarán a los que toma-

ron parte en la Conferencia de París, en el Convenio para la Prevención de la Contaminación Marina Provocada por Vertidos desde Buques y Aeronaves de 1972, se adhieren igualmente -- los Estados por los que cruzan aguas arriba y vayan a desembocar en los Océanos Atlántico y Artico.

Cuando se adhiera otro Estado que no forme parte, - éste deberá ser aceptado por la mayoría del Convenio celebrado en Francia, el cual se aprobó el día 4 de junio de 1984. - La Convención entró en vigor el 6 de mayo de 1978, publicándose en inglés y francés, el Estado en el cual se depositó, -- fue Francia.

Las partes contratantes del Convenio son: República Federal de Alemania, Dinamarca, España, Francia, Islandia, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Suecia y Comunidad Económica Europea.

Al analizar otro de los protocolos que se han celebrado por múltiples países, nos percatamos de la importancia y trascendencia de sus objetivos principales sobre los vertimientos y formas por las que se pueden contaminar los mares; -- es así como el Protocolo Sobre la Protección del Mar Mediterráneo Contra la Contaminación de Origen Terrestre.

Las descargas en el Mar Mediterráneo, provenientes de fuentes terrestres, serán controladas por las mismas partes, en donde se tratarán de prevenir, controlar, reducir y combatir los vertimientos procedentes de los países costeros al Mediterráneo, por las múltiples formas, como pueden ser: las descargas de los ríos, establecimientos costeros o emisa ríos.

Los países parte del Protocolo, se obligarán a elaborar proyectos, reglamentos y métodos necesarios, para cumplir con el fin común. Esto se establece en los artículos 5° al 7° del Protocolo.

Los integrantes establecerán estadísticas, donde se regularán el promedio de los vertidos a los que autorice este Convenio.

El fomento de la ciencia y tecnología, estará a cargo de los propios miembros del Protocolo, señalándolo en los artículos 9° y 10° cuando haya controversia por los Estados signatarios, en relación a la aplicación del Protocolo, se regirán por los artículos 11° y 12°.

La interpretación del artículo 14, se refiere a la adopción de medidas que se acuerden en el Protocolo, así -

mismo se podrá ver la eficacia de éstas, en lo referente al -
vertimiento de sustancias nocivas. En este artículo se fija
el período de Sesiones tanto ordinarias como extraordinarias.

Los Estados miembros deberán estar comprendidos --
dentro de la zona de afectación de los vertimientos terres- -
tres que se efectúen por los propios países ribereños, y úni-
camente podrán adherirse los Estados costeros como invitados
de los que formen parte del Mediterráneo. El Protocolo se ce
lebró en Atenas, en 1980 del 12 al 17 de mayo, en los que -
participaron representantes diplomáticos con el debido acredi
tamiento y a su vez los países que formaban parte de la Comu-
nidad Económica Europea (CEE), y de cualquier agrupación eco
nómica regional, el país depositario es España, en donde se -
podrán depositar los instrumentos de ratificación o adhesión.

La aprobación se propició al concluir el Protocolo
sobre la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contamina-
ción de Origen Terrestre, poniéndose en vigor, tres años des-
pués, publicándose en los idiomas: árabe, español, francés -
e inglés. Los países que forman parte del Protocolo son los
siguientes: Argelia, Egipto, Francia, Mónaco, Túnez y Tur-
quía.

Mencionaremos otro más de los Protocolos para la --
Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación Prove--
niente de Fuentes Terrestres.

Los Estados ribereños de este Protocolo, lo inte--
gran los países de: Colombia, Chile, Ecuador, Panamá y Perú,
que se localizan en el Pacífico Sur. Se protegerán previ--
niendo, controlando, reduciendo y combatiendo los vertimien--
tos que se capten de ríos, emisarios o depósitos costeros, -
estableciéndolo en el Protocolo en estudio.

Después de haber leído los primeros artículos del -
Convenio, llegamos a la conclusión de que los artículos 3° y
6° disponen la colaboración de los Estados partes, así como -
el fomento de métodos de descarga, evacuación de sustancias -
peligrosas, y dictando normas para reglamentar los vertimien--
tos.

El artículo 8°, señala el estudio de los verti--
mientos y la naturaleza y extensión de las sustancias que se
viertan en el Pacífico Sur, el alcance de la contaminación,
y la degradación de la ecología.

Los artículos 9° y 12°, indican que los países de-

berán colaborar, interviniendo conjuntamente con los organismos internacionales, con su asesoramiento y conferencias.

En el citado Protocolo se establece como una de sus funciones fundamentales la de celebrar asambleas ordinarias y extraordinarias, como lo dispone su artículo 15°, para analizar las reformas y enmiendas de acuerdo con los demás miembros. Dichas asambleas podrán examinar si las medidas en acuerdo están cumpliendo los fines.

Las adhesiones podrán depositarse en la Comisión -- Permanente del Pacífico Sur, y éstas estarán también abiertas para los países costeros del Pacífico Sur. El Protocolo -- tuvo lugar en Quito, Ecuador, el día 22 de julio de 1983, -- con las formalidades de Derecho, aunque este Protocolo no ha ya entrado en vigor, tienen notoria importancia.

Debemos de señalar, que el estudio que hemos realizado en relación a las formas de vertimiento por las que se originan la polución de los mares, y que causan estragos a la humanidad, se han tratado de minimizar por medio de tratados y acuerdos internacionales, por lo que creemos que es el camino idóneo para regular los vertimientos que son necesarios en la vida del hombre.

CAPITULO II

RESPONSABILIDAD DE LOS PAISES RIBEREÑOS POR VERTIR DESECHOS CONTAMINANTES

- 1.- Responsabilidad en que Incurren los Países Ribereños por Contaminar el Ambiente Marino.
- 2.- Tratados Celebrados entre Países Costeros para Reglamentar la Contaminación Ambiental.
- 3.- Responsabilidad por Contaminación de Buques .
- 4.- Tratados Celebrados entre Diversos Países para Reglamentar la Responsabilidad Civil por Contaminación de Buques.

1.- RESPONSABILIDAD EN QUE INCURREN LOS PAISES RIBERENOS POR CONTAMINAR EL AMBIENTE MARINO

Las sociedades cuando toman conciencia de sus necesidades como estructura, o parte de una comunidad, tienen que dictar derechos y deberes para con los demás sujetos.

Cuando las esferas Jurídicas están siendo afectadas por los demás miembros de la Comunidad Internacional. Los Estados de derecho tienen que precisar los principios internaciounales, así como las costumbres, doctrinas, convenios, tratados, etc., para estructurar y delimitar los deberes y derechos de los demás individuos.

La Comunidad Internacional está formada por un reducido número de miembros, es por esta razón, que para tomar -- acuerdos de magnitud, sea necesario que se creen leyes, como - sucede en la Legislación Nacional de algunos países.

La Sociedad Internacional legisla, poniendo a consiuderación de los miembros para su aprobación; les otorga facultades para que se adhieran, ratifiquen o de lo contrario exponugan sus divergencias, logrando así, los convenios en donde se dan derechos y deberes a los sujetos integrantes.

El Maestro Sánchez de Bustamante manifiesta su idea al respecto de la siguiente manera: "... en otros términos, las asambleas legislativas internacionales, actúan siempre ad referendum, y son las naciones, las que dicen en cuanto a - la Ley que pretende implantarse y en cuanto a su vigencia respecto a cada una de ellas, la última palabra". (26)

Haremos notar después de haber leído al maestro Sánchez de Bustamante, que los Estados han celebrado tratados en los que se fijan sanciones, cuando infringen los acuerdos o -- efectúan conductas que causen un daño a otro Estado, formándose así la figura jurídica que se le denominó responsabilidad - internacional.

Ahora bien, podemos señalar que la responsabilidad - Internacional es de carácter pecuniario, porque esta situación Jurídica se sitúa en un procedimiento de indemnización, es decir, los procedimientos que se efectúan para determinar la responsabilidad Internacional, se dictan sentencias por lo regu--lar de indemnización, para cubrir un daño causado, bien sea en forma culposa o dolosa. Se puede afirmar que la responsabili-

(26) Manual de Derecho Internacional Público 2a. edición, -
Publicación Habana, Carase y Cía., 1939 página 134.

dad Internacional es de carácter objetivo, pues ésta surge en casos imprevistos por la serie de hechos que tienen que realizar los Estados.

La responsabilidad que se desprenda, no puede ser -- de carácter penal, administrativo o civil, por lo que toca a los sujetos de la comunidad Internacional, como sucede en el -- Derecho Internacional Privado, donde intervienen sujetos, que por su nacionalidad determinada sí se les puede dictar medidas penales, o de otra índole.

Lo anterior, el autor lo manifiesta de la siguiente forma: "A diferencia de lo que sucede en las órdenes jurídicas internas, en el Derecho Internacional asegura simplemente la separación como consecuencia de una violación Jurídica".⁽²⁷⁾

Podemos agregar que la responsabilidad Internacional se finca en el Derecho consuetudinario, pero no es un factor -- determinante. La responsabilidad Internacional, está a punto de codificarse, lo máximo que se ha logrado ha sido una serie de convenios referentes a este importante punto.

(27) Méndez Ricardo y Gómez Robledo Alfonso, Introducción al Derecho Mexicano. Editorial Universidad Autónoma de México. Tomo I, 1981, página 603.

El trabajo de formular la codificación, es un proyecto, del cual se ha encargado el profesor Roberto Ago, pero en la actualidad aún no se ha concluido.

Siguiendo a Charles Rousseau, desde su particular -- punto de vista, nos define la Responsabilidad Internacional -- "Como aquella institución Jurídica, en virtud de la cual todo Estado al que le sea imputado un acto ilícito según el Derecho Internacional debe una reparación al Estado, en cuyo perjuicio se haya realizado dicho acto". (28)

Otro de los tratadistas nos define la responsabilidad internacional de la siguiente forma:

"La Responsabilidad Internacional es una Institución por la cual, cuando se produce una violación del Derecho Internacional, el Estado que ha causado esta violación debe reparar el daño material (reparación) o moral (satisfacción) causado a otro o a otros Estados". (29)

Del Concepto de Responsabilidad Internacional deduci

(28) Méndez Ricardo y Gómez Robledo. Op. Cit. pág. 604.

(29) Seara Vázquez Modesto. Derecho Internacional Público, - 9a. Edición, Editorial Porrúa, México 1983, página 351.

mos tres elementos, los cuales son:

- 1.- Violación del Derecho Internacional.
- 2.- Imputabilidad de tal violación a un Estado.
- 3.- Existencia de un daño material o moral.

El primero de los elementos en estudio es la violación de un Derecho Internacional, ésta puede ser efectuada por sujetos de Derecho, como puede ser un Estado independiente o bien organismos internacionales. Estos transgreden el Derecho Internacional por negligencia de realizar conductas apegadas al Derecho. Los organismos internacionales son independientes de los Estados de Derecho, y por lo tanto, deberán responder de las consecuencias de dichos actos que omitan o ejecuten, como quedó establecido en la Carta de las Naciones Unidas.

La punibilidad en el Derecho Internacional, se puede equiparar a la punibilidad del Derecho Interno.

El tercer elemento de la Responsabilidad Internacional, como lo plantea el maestro Modesto Seara Vázquez, es la consecuencia de las violaciones del Derecho Internacional, este elemento se interpreta en el daño moral y material, aplicando los principios del Derecho Internacional, y éste vendría --

a realizarse cuando se cuantifica el daño moral en la comunidad internacional, desde el punto de vista objetivo no tiene ninguna relación con el Derecho Subjetivo; únicamente considera los daños que se causan y el nexa causal del sujeto de Derecho.

La Responsabilidad Objetiva se integra con tres elementos, los cuales veremos a continuación.

- a) que un daño haya sido causado.
- b) que exista un nexa causal entre el daño y el sujeto.
- c) que haya violación de una norma jurídica internacional.

Estos tres elementos son respaldados por dos hipótesis, en las cuales la Responsabilidad Objetiva, trata de justificar los elementos señalados.

La primera de las hipótesis nos dice que todos los sujetos del Derecho Internacional, deben tener la garantía de que su integridad y seguridad sean respetadas.

La segunda es la de que los sujetos que pretendan obtener beneficios, tienen que correr cierto riesgo; es lo -- que se ha denominado atinadamente la teoría del riesgo.

Cuando los Estados realizan actividades conforme al Derecho Internacional, y que por efectuarlos llegasen a causar algún daño, no podrá decirse que la intención era causar un daño, es discutible si existe responsabilidad, pues en realidad se efectuaron las actividades buscando un fin para mejorar; a esas actividades se les denomina ultrarriesgosas.

Después de haber estudiado al Maestro Seara Vázquez, podemos opinar que la responsabilidad subjetiva y la responsabilidad objetiva tienen una marcada diferenciación, ya que la primera habla de daño moral, por lo que se tiene que cuantificar por medio de un procedimiento ante la comunidad internacional. Sin embargo, la sociedad internacional no puede obligar a los estados que cometieron la conducta ilícita.

Ahora bien, podemos afirmar que la responsabilidad objetiva nos habla de un daño material que es resultante de un acto realizado por algún estado, por lo que se precisa un presunto culpable.

El Profesor César Sepúlveda trata la responsabilidad Internacional al igual que el anterior desde diversos aspectos, que a continuación estudiaremos.

Podemos agregar que la Responsabilidad Internacional, no se podía concebir anteriormente por la idea de la soberanía que se tenía en el siglo XIX, en donde se pensaba -- que la soberanía radicaba en el soberano, (rey).

Fue hasta años posteriores con la teoría del Derecho, en donde se podía responder ante otro Estado con ciertos deberes y derechos para con ellos.

"En realidad, Triepel, es quien ha dado las bases para el tratamiento moderno de este principio, desde los albores del siglo XI.

Anzilotti, en 1902, con una excelente monografía, - encamina la materia sobre fundamentos doctrinarios aceptables" (30)

La teoría de la Responsabilidad de los Estados de Derecho hasta la actualidad, no se ha precisado en qué se funda o cuáles son las normas establecidas en el Derecho Internacional, sin embargo sabemos que la responsabilidad Internacional se produce, cuando un Estado viola los derechos de otro miembro de la Comunidad Internacional, por lo cual, hay ocasiones

(30) Sepúlveda César Op. Cit. pág. 236.

en que los Estados causan un daño a otro Estado desde su territorio, esto implicaría el reparar la falta causada, pero - algunos Estados aledaños, que no han cometido tal violación, - no le quitan ninguna soberanía al Estado vecino.

Algunos autores interpretan la responsabilidad Internacional desde el punto de vista positivista, y la manifiestan de manera consensual, no estando establecida en una legisla--ción Jurídica del Derecho Internacional, esta idea parte de - las teorías de Hugo Grocio, que es tradicional, denominada co--mo la "falta" y que dice lo siguiente:

"El hecho que genera la responsabilidad Internacio--nal debe ser no sólo contrario a una obligación Internacional, sino constituir una falta. Se trata de responsabilidad por --culpa". (31)

"La otra teoría es la presentada por Anzilotti, o --sea la teoría del riesgo de la responsabilidad objetiva. Reposa en una idea de garantía, en la cual la noción subjetiva de falta no juega papel alguno. En este sistema la responsabili--dad es producto de una relación de causalidad entre la activi--

(31) Sepúlveda César Op. Cit. pág. 236

dad del Estado y el hecho contrario al Derecho Internacional".
(32)

La teoría objetiva se considera cómo la más aceptable para aplicarse a los riesgos a que se exponen los Estados de Derecho por participar, o ser miembros de la Comunidad Internacional, ya que las relaciones de los Estados se propician por los hechos, por lo tanto se generan percances que no se pueden preveer por su naturaleza.

Las subjetividades no se podrían aplicar, por encontrarnos en un régimen de derecho, y si bien es cierto que el derecho se preceptúa tomando en consideración costumbres establecidas, no es un principio fundamental para crearlo.

Por otro lado, la teoría escéptica la encabeza - - Strupp, en cuanto que admite la culpabilidad como la omisión de actos que deben realizar los Estados para con otros sujetos de Derecho.

Este autor define la responsabilidad objetiva, como las acciones que ejecutan los sujetos de Derecho, y que causan efectos que dañan a los integrantes de la Comunidad Internacional. Las teorías antes expuestas, nos vienen a formar un crisis
(32) Sepúlveda César Op. Cit. pág. 236.

terio de lo que es la Responsabilidad Internacional, pero no -
precisan cómo debe de aplicarse en la práctica. Si aplicamos
los principios del Derecho Internacional, podemos llegar a la
conclusión de que la responsabilidad entre los Estados, deberá
de aplicarse en cuanto a la negligencia y a la premeditación,-
pues estas omisiones para realizar ciertos actos, es lo que va
a dar un efecto y llegar a repercutir en las interrelaciones -
de los Estados. Las premeditaciones son actos que ejecutan --
los Estados con toda conciencia de causa y efecto, lo que trae
como consecuencia la responsabilidad entre los Estados. Estos
dos elementos son los que podemos aplicar como responsabilidad
objetiva o elementos de la culpa.

Sin embargo en el Derecho Internacional, se han estable
blecido los elementos de punibilidad y actos ilícitos, para pon
ner en práctica las múltiples teorías de diversos autores, en
donde única y exclusivamente se pueden fundamentar como doctrin
nas, pero en la práctica, los únicos elementos que nos refle--
jan lo que es la Responsabilidad Internacional es aplicando la
punibilidad y los actos ilícitos, que son dos condiciones pa-
ra poder hablar de ésta.

La punibilidad se debe de interpretar de acuerdo al-

Derecho Internacional, es decir, que los sujetos de Derecho, deberán responder por conductas o actos que realicen; y que además esas conductas infrinjan reglamentos o leyes de carácter internacional, trayendo como consecuencia una sanción o castigo. Los actos ilícitos son conductas ejecutadas por los Estados de Derecho, y que transgreden los derechos establecidos previamente.

Un tercer elemento es la relación que existe entre el sujeto que ejecuta esos actos y que con posterioridad responderá de su conducta, integrándose así, la Responsabilidad Internacional.

Podemos señalar que la punibilidad de los sujetos internacionales no podrá responsabilizarse a éstos de las actividades ultrarriesgosas que sean ejecutadas por particulares, al menos que el orden de ejecución, como autoridad administrativa, se obligue a responder de los daños que puedan resultar.

En los casos que el Estado autorice actividades ultrarriesgosas, y por ello resultare algún daño, el órgano gubernamental tendrá que responder de dichas actividades, que realicen los particulares, por tener el control estricto de éstos, con ordenamientos administrativos conforme a su legis-

lación interna.

Esto lo podemos interpretar con los deberes que la - legislación interna tiene en relación con los principios inter nacionales, tomando en cuenta que los Estados celebran conve-- nios de acuerdo a su legislación, por lo tanto deben admitir - las consecuencias que pudieran resultar de las actividades ul trarriesgosas.

La imposición a la que se comprometen los Estados al aceptar o adherirse a convenios internacionales, es el de res- pponder de los daños transfronterizos, no permitir que se reali- cen actividades ultrarriesgosas ejecutadas por particulares.

Las actividades ultrapeligrosas son ejecutadas por - los países con el objeto de obtener beneficios, no obstante co rren el riesgo de generar percances y es a esto lo que se le ha denominado responsabilidad objetiva, lo expresado lo afirma - Gómez Robledo del Tratadista Philippe Cahier, de la forma si-- guiente. "El Profesor Philippe Cahier quien ha sostenido en - un brillante estudio la existencia de una obligación de repara ción en derecho internacional por actividades lícitas, pero -- comportando riesgos excepcionales, basada ésta en un princi-

pio general de derecho". (33)

De lo manifestado opinamos lo siguiente:

Las actividades ultrarriesgosas vienen a ser un comportamiento de conducta, y en ocasiones los resultados no son los que se quieren obtener, es entonces cuando se violan las disposiciones internacionales, acarreado con ésto, la responsabilidad internacional. Sin embargo, en circunstancias excepcionales, los Estados son empleados para obtener beneficios a costa de otros, y es entonces cuando terceros pueden resultar dañados por causas ajenas al Estado imputado.

Cuando esto ocurre, los Estados que fueron empleados como instrumentos para realizar actividades ultrarriesgosas, deberían de presentar las pruebas necesarias de que las autoridades estatales no ejercieron el control como órgano administrativo sobre las licencias para con las industrias que se dedican a actividades ultrapeligrosas.

De lo anterior no se pueden presentar pruebas y es muy difícil para los Estados otorgarlas, no obstante, la Esta-

(33) Gómez Robledo V. Alonso, Responsabilidad Internacional por Daños Transfronterizos, la. Edición, Universidad Nacional Autónoma de México, México 1983, página 21

tal por ejercer un control estricto sobre las autorizaciones - de industrias que laboran en su territorio, deberían aportar - los elementos necesarios para deslindar obligaciones sobre las actividades excepcionales realizadas en su territorio, podría tomarse por Principio Jurídico Internacional. Por falta de -- convenios, las industrias se obligarán a indemnizar por los da ños causados al efectuar actividades ultrarriesgosas; en la - actualidad, son pocas las industrias que se responsabilizan de estas actividades, a pesar de ésto creemos que opera la costumbre de cumplir con las indemnizaciones o reparación del daño.

Las convenciones sobre la responsabilidad objetiva, - no se aplican, o si existen no han entrado todavía en vigor, - es difícil establecer un orden jurídico internacional, sin em- bargo en la práctica se impone el principio consuetudinario, - con las excepciones de rigor.

Los Estados al no convencerse de la práctica de la - responsabilidad objetiva en lo consuetudinario, han adoptado - con precisión en elaborar convenciones para establecer la res- ponsabilidad objetiva, el hecho significativo y más notorio en la historia de la humanidad es relativo, pues se han celebrado convenios sobre derecho nuclear y espacial, en donde se plan--

tean preceptos para ordenar esta responsabilidad.

Los principios generales de Derecho, establecen que los Estados que intervengan en otros Estados y que afecten a terceros, podrán interponer estos principios para no incurrir en la responsabilidad por actos ilícitos, desvinculándose así, del riesgo creado.

Esta teoría es similar a la legislación interna, en donde un particular puede renunciar a la culpa que se genere de actividades riesgosas.

El principio general de derecho, es aplicable, tanto al plano de derecho interno como en el internacional, por ser el principio de derecho el que genere las normas jurídicas. Las críticas de los actos ilícitos y de la culpa son diversos, sin embargo como ya establecimos los principios de derecho son los que predominan, o de donde se desprenden todos los preceptos de Derecho.

Al aplicar el principio general de Derecho en las normas internacionales, se suprimiría el acto ilícito, hecho constitutivo de la culpa, como la finalidad de restituir o reparar los daños que pudieran integrarse por ésta.

Gómez Robledo cita al Profesor Cahier exponiendo la siguiente teoría:

"Todo Estado está en la obligación de reparar los daños causados a otros Estados o a residentes extranjeros, que sean resultado de actividades que, aunque siendo lícitas comportan riesgos". (34)

Al aplicar los principios generales del Derecho se derivan tres aspectos importantes como son: riesgos excepcionales, imputabilidad al Estado y establecimiento del monto de la reparación.

Estos tres elementos son los que constituyen la responsabilidad internacional, como lo hemos interpretado con otros autores, cuando nos hablan del riesgo creado; hay otros aspectos que se derivan de éste como pueden ser la exoneración y la objeción por medio de recursos de carácter interno.

La importancia del daño, o más bien la extensión que pueda ocasionar un sujeto de derecho a otros, es lo que se debe de considerar para resarcir el daño producido.

(34) Gómez Robledo V. Alonso, Op. Cit. pág. 23.

La carga de la prueba no es posible que la pueda -- aportar el Estado dañado, pues tiene que comprobar la magnitud del daño sufrido; es bien claro que en el Derecho Internacional, cuando un Estado sufre algún daño provocado por actividades exteriores, constituidas en hechos por un Estado vecino, - o a consecuencia de la intervención de un país empleando como instrumento a un sujeto, produciendo un daño a terceros, es ca si imposible comprobar las actividades ultrarriesgosas.

Para reparar los daños provocados por otro Estado, - se deben de aplicar las normas internacionales, e incluso hacerse valer de legislación interna de los Estados dañados, sin -- embargo en la práctica se aplican principios consuetudinarios, - y en ocasiones se resarcen íntegramente los daños causados.

Es claro que la responsabilidad se desprende de una - obligación derivada de un daño, así diversos autores opinan que la responsabilidad es un acto ilícito, por lo que trae como con secuencia la imputación a un sujeto de Derecho.

El Estado al que se le impute el acto ilícito, tendrá que responder por las consecuencias, como son los perjuicios -- que generen en sí este acto, o bien los daños causados por el Estado imputado. Lo anterior es refutable, pues los Estados de

Derecho, realizan actos, buscando alguna finalidad, y si se toma el sentido común, éstos realizan hechos buscando un bien. Esto encuadraría en lo que se denomina responsabilidad objetiva, que se interpreta como las actividades que realizan los Estados, y que por circunstancias ajenas a ellos, causan perjuicios o daños en contra de otros Estados.

La responsabilidad Internacional se produce cuando se violan las obligaciones establecidas por el Derecho Internacional.

Los daños que en la actualidad se causan por infringir las obligaciones del Derecho Internacional, trae como consecuencia el generar actos ilícitos, que los Estados no pueden evitar; lo anterior lo aseveramos en la forma siguiente:

"...la responsabilidad internacional objetiva presentaría un carácter autónomo, en la medida en que ésta no constituye la sanción a ninguna infracción jurídica". (35)

La Jurisprudencia Internacional, no prevé la responsabilidad objetiva por polución transnacional, ni la establece por la práctica u otros elementos de Derecho. Esta considera

(35) Gómez Robledo V. Alonso Op. Cit. pág. 56.

a la culpa como fundamento de la responsabilidad objetiva.

No se puede afirmar que la corriente de la responsabilidad objetiva, sea la más adecuada para los Estados de Derecho, es por esta razón que no se puede sustentar la responsabilidad objetiva en los sujetos internacionales por las actividades ultrarriesgosas. Se puede citar como ejemplo, lo que el autor manifiesta en los siguientes términos:

"Si bien es cierto que Estados Unidos otorgó al Japón una suma de dos millones de dólares por los daños ocurridos a consecuencia de las experiencias nucleares efectuadas en las Islas Marshall, el gobierno estadounidense siempre precisó que se trataba de una compensación "ex gratia" y, por lo tanto independientemente de todo reconocimiento de una verdadera obligación de resarcimiento".⁽³⁶⁾

El Profesor Gómez Robledo cita a Handl apoyándose en otros autores como Jenks, expresa sobre la responsabilidad objetiva que son hechos anormalmente peligrosos, los que se van a aplicar dentro de un marco general de Derecho Internacional. Esta tesis sostiene que la responsabilidad Internacional obje-

(36) Gómez Robledo V. Alonso Op. Cit. pág. 27.

tiva, se puede generar por actividades peligrosas y tiene un carácter amplísimo por fundamentarlo en normas generales internacionales.

La responsabilidad objetiva del Estado de Derecho, se puede considerar como culposa en los casos de contaminación ambiental. En el caso de la actividad anormalmente peligrosa, la culpa se imputa al Estado que la causa y no al que sufre el per cancel provocado por el Estado imputado.

No es posible aseverar que la contaminación se considere como responsabilidad objetiva, al menos que cause un daño notorio e inmediato.

Afirma otro de los tratadistas que la responsabilidad objetiva podrá formarse cuando se vinculen algunos de los elementos presuncionales con los daños que se imputen a uno de los Estados que hayan realizado hechos anormales peligrosos, lo antes expuesto lo podemos afirmar con este párrafo:

"En ausencia de una definición a priori, a través de tratado, - la calificación de este elemento va a requerir un análisis con textual ex post facto, en el cual un daño accidental de carácter severo y transnacional va a mostrar la evidencia concluyen

te de la presencia de un peligro especial". Pero incluso en ausencia de un daño severo admite Handl, el Estado puede incurrir en responsabilidad objetiva, siempre y cuando haya incumplido su deber de proporcionar información previa y que el daño en cuestión sea al menos "substancial" o "significativo".

(37)

Podemos opinar después de haber analizado lo antes planteado por el autor Handl, que la responsabilidad que se deriva de vertimientos de contaminantes sólo se imputará a los Estados que lo efectúen cuando dichos contaminantes sean notorios, o bien alteren la ecología en la que se realizó el vertimiento.

La responsabilidad internacional se encuentra regulada en la Convención sobre la Prevención de la Contaminación -- por Vertimiento de Desechos y otras Materias de 1972, en su capítulo 10, establece lo siguiente: "De conformidad con los -- principios del derecho internacional relativos a la responsabilidad de los Estados por los daños causados al medio ambiente -- de otros Estados o a cualquiera otra zona del medio ambiente -- por el vertimiento de desechos y otras materias de cualquier --

(37) Gómez Robledo V. Alonso Op. Cit. páginas 28,29.

clase, las partes contratantes se comprometen a elaborar procedimientos para la determinación de responsabilidad y el -- arreglo de controversias relacionadas con las operaciones de vertimiento". (38)

Queremos hacer notar que la responsabilidad internacional por contaminación, se ha regulado desde tiempo atrás, -- ahora bien esta obligación no sólo es para los Estados ribereños, en virtud que éstos son los afectados directamente o en forma inmediata; se han avocado a regular y controlar vertimientos en sus costas, por acarrearles problemas de índole económico, ecológico, pesquero, turístico y en actividades marítimas, así como en múltiples aspectos que detrimentan sus riberas.

El 10 de diciembre de 1982, se celebró en Montego -- Bay, Jamaica, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La Convención fue firmada por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, el Sr. Lic. Miguel de la Madrid Hurtado, poniéndose a consideración por la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el 29 de diciembre de 1982, quien --

(38) Székely Alberto Op. Cit. pág. 1734.

aprobó la ratificación de la Convención; siendo publicado en el Diario Oficial, el 19 de febrero de 1983.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, expuso la responsabilidad internacional en su artículo 263, en el inciso 3o. La responsabilidad por contaminación de los mares que se cause por Estados u organismos internacionales, considerados como sujetos del Derecho Internacional, o por actividades que realicen a nombre de cualquier organismo intergubernamental, bien sea en investigaciones marítimas o exploraciones de los fondos; estos en relación con el artículo 235 de la misma Convención, que establece la responsabilidad de los países ribereños en los aspectos de contaminación de vertimientos al lecho marino, así como la cuantificación de indemnización de los daños causados por polución marina.

La Convención de Protección y Preservación del Medio Marino, al igual que otros tratados, exponen la obligación de los Estados ribereños para controlar la contaminación de sus litorales, regulándolo en el artículo 235.

Podemos concluir que los estados ribereños responden de los daños causados por contaminación, conforme a lo estable

cido por el Derecho Internacional.

Los Gobiernos deberán establecer recursos jurídicos para constreñir de la responsabilidad en que incurran las personas físicas o naturales que se encuentren en su territorio, y que causen un daño a otro Estado.

Los Estados se ven obligados a indemnizar por el daño que ocasionen. Estos cooperarán para cumplir con sus obligaciones y responder con indemnización por la responsabilidad de la contaminación, que se efectúe en otros Estados, creando un fondo de seguros para responder por los daños ocasionados por sus hechos.

Al respecto el Lic. Alberto Székely, agrega que:

" A fin de proporcionar una pronta y adecuada indemnización por todos los daños causados por la contaminación del medio marino, los Estados cooperan en la aplicación del derecho inter-nacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho in-ternacional relativo a las obligaciones y su indemnización, y a la solución de las controversias conexas, así como cuando - proceda en el desarrollo de criterios y procedimientos para - el pago de una indemnización adecuada, tales como un fondo de

seguro". (39)

2.- TRATADOS CELEBRADOS ENTRE PAISES COSTEROS
PARA REGLAMENTAR LA CONTAMINACION AMBIENTAL

Iniciaremos con la acepción del tratado en Derecho - Internacional, con la finalidad de tomar en cuenta la importancia de los tratados que se han celebrado en materia de contaminación marina, en virtud de que las celebraciones en su mayoría fueron elaboradas por países costeros, y por lo tanto entendamos el alcance de éstos.

Es por esta razón que definimos al tratado en los términos siguientes: "... compromisos internacionales concluidos con la intervención formal del órgano que se halla investido de competencia para concluir convenios (el treaty making power de los anglosajones), lo cual en la mayor parte de los países, supone la intervención formal del jefe del Estado". (40)

Según Charles Rousseau, las denominaciones tratado, convenio, pacto, carta, estatuto, declaración, protocolo, arreglo, acuerdo, son de carácter convencional, aunque sus procedi

(39) Szákely Alberto Op. Cit. pág. 1493.

(40) Rousseau Charles, Derecho Internacional Público, 2a. edición. Ediciones Ariel S.A., Barcelona 1957, página 12.

mientos son diversos para elaborarse, en el fondo constriñen a los Estados que intervienen, para que cumplan con las disposiciones que se establezcan entre ellos.

Opinamos que los procedimientos son múltiples y diversos para cada uno de los enunciados, y las modalidades pueden variar según lo establezcan los signatarios. Sin embargo los tratados tienen fuerza obligatoria de mayor índole, pues éstos son celebrados por los representantes de los Estados firmantes. Los representantes de los Estados de Derecho en los acuerdos, tienen el carácter de jefes de Estado, cuando se trata de sistemas socialistas, y por los presidentes que son los representantes de los Estados democráticos, por lo tanto tienen la representación absoluta del país que representan, y se obligan a cumplir ciertas obligaciones con los Estados contratantes.

En los acuerdos y convenios los elementos son diferentes, pues los representantes de los Estados firmantes son agentes diplomáticos o emisarios para celebrar acuerdos o convenios internacionales, sujetos a ratificación de sus representantes absolutos; con esto no desaparecen los elementos de ratificación, adhesión y aceptación que también forman parte de

los tratados.

Los tratados internacionales los podemos clasificar de la siguiente manera: el objeto, modo de ejecución, época de conclusión y ámbito espacial de aplicación, tratado contrato y normativo.

Para nuestra finalidad, nada más analizaremos los tratados-contrato y los tratados-normativos.

Los tratados-contrato se basan en disposiciones subjetivas que fijan los Estados signatarios, no obstante tienen fuerza obligatoria para éstos.

Los tratados-normativos, tienen sentido jurídico, -- basándose en principios, doctrinas y en otras fuentes del Derecho Internacional, para establecer normas, o reglamentos internacionales, en un sentido obligatorio de carácter jurisdiccional para los contratantes, podemos aseverar los tratados-normativos con la Carta de las Naciones Unidas del 26 de junio de 1945.

En sentido formal los tratados se clasifican en bilaterales y plurilaterales.

Los tratados bilaterales son celebrados por solamen-

te dos Estados, llenando los requisitos del Derecho Internacional, como debe de ser la aplicación entre los Estados con tratantes y la obligatoriedad de cumplir con el tratado.

Los tratados plurilaterales son celebrados por un número considerable de Estados, con un mínimo de tres países firmantes, con el carácter de obligatoriedad.

La aprobación de los tratados internacionales, debe llenar ciertos requisitos técnicos y de procedimientos, estos actos complejos deben de llenar los requisitos, conforme al orden jurídico, para que tengan la validez y legitimidad de los tratados internacionales.

La formalidad de los tratados se plasma en documentos, en los cuales se suscriben los integrantes de los tratados, además se promulgan reglamentos por medio de un procedimiento establecido por las partes.

Al momento de celebrarse un tratado se tendrán en cuenta los términos y conclusiones a los que se refiere, pues habrá que adoptar medidas en sus leyes internas, o bien, elaborar disposiciones que no contravengan al Derecho Internacional, para que funcionen de acuerdo con los reglamentos inter-

nacionales.

Las prescripciones constitucionales de los Estados -- definen la competencia de los representantes que firmen los -- tratados a su nombre.

Los procedimientos tradicionales para celebrar los -- tratados internacionales, sobre todo los bilaterales, son la -- negociación, la firma y la ratificación.

La negociación reviste dos formas: la primera es la que se aplica en los tratados bilaterales, en los que intervienen únicamente dos Estados contratantes que sean representados por los jefes del Estado de los países firmantes.

La segunda de las formas es la de los tratados multilaterales, en donde intervienen múltiples Estados, siendo re-- presentados por los presidentes o jefes de cada uno de ellos.

Los tratados internacionales, se difunden en los -- idiomas de mayor elocución en el mundo, sin embargo, el trata-- dista Rousseau, nos plantea tres hipótesis, que a nuestra opi-- nión están en desuso, de la forma siguiente: la publicación de los tratados puede hacerse en un solo idioma, designando un representante común indistintamente del país o de la lengua --

que se trate.

La segunda hipótesis, es la de publicar los tratados en los idiomas de los países celebrantes.

La tercera hipótesis, dice que la publicación de los tratados multilaterales será redactado en los idiomas de los Estados firmantes, que traería dificultades por los significados, o por los valores que le den cada representante.

Las dos primeras hipótesis se pueden aplicar en los contratos bilaterales, pues su número de participantes es reducido, y el valor y significado pueden ser más o menos claros.

La firma de los tratados es una conclusión de carácter formal, que los representantes deberán de firmar por puño y letra por todos los Estados que intervengan.

Para los tratados, la ratificación, conforme al Derecho, viene a ser el conocimiento de los órganos internos competentes de los Estados firmantes, y es lo que dá la legalidad al tratado, obligándose con éste cuando otorga su ratificación; en síntesis, podemos afirmar que la ratificación es la aprobación del país firmante.

Los estados ribereños, al percatarse del peligro a que se exponen conforme avanza el tiempo y la técnica, se han propuesto regular con acuerdos bilaterales y plurilaterales la -- protección de sus costas, así mismo limitan las posibilidades de contraer percances o derrames de sustancias a sus costas, - y de ese modo sufrir deterioro en la ecología de sus mares.

El Acuerdo para la Cooperación en la Lucha contra la Contaminación del Mar del Norte por Hidrocarburos de 1969, fin ca las responsabilidades a las que los Estados costeros se hacen acreedores para con los Estados que les causen un daño. La responsabilidad que puede darse en estas circunstancias, puede ser en forma inmediata, es decir, cuando buques y plataformas - que estén matriculados por algún Estado, sean los responsables directos de los daños que ocasionen éstos.

La otra forma de responsabilidad que puede encuadrar de los riesgos creados, es el de responsabilidad mediata. Ahora bien, los actos que realicen sujetos de Derecho, como pueden ser organismos internacionales, buques o personal encargado de realizar hechos ultrarriesgosos, pero que estén como protectora dos o matriculados en un Estado ajeno a su nacionalidad, serán los responsables mediatos a los daños que puedan ocasionar éstos.

El Acuerdo en estudio, fija el objetivo de lograr la cooperación de los Estados ribereños para controlar derrames - o percances que puedan sufrir en sus costas, por lo que adoptará medidas para controlar estos siniestros.

El artículo 2º, establece la jurisdicción o extensión en el que se aplica la protección del Convenio del Mar -- del Norte.

En el artículo 5º, el Acuerdo señala que los Estados deberán de notificar cuando existan derrames o accidentes - en las costas, bien sean en las del propio Estado o en las del vecino, dañando así los intereses de pesca o cualquier otro patrimonio de la nación.

El artículo 6º, preceptúa, que la zona se dividirá en partes nacionales; y el Estado, que por sus actividades -- llegase a dañar o sufrir algún siniestro será el responsable - directo para indemnizar los daños que puedan sufrir los Estados ribereños.

La interpretación del artículo 7º, de la que derivamos la solicitud del asesoramiento a cualquier Estado en que - peligre la contaminación de sus mares. La responsabilidad -- transfronteriza de los Estados que realicen actos ultrarriesgo

sos, no podrán ser sancionados por la Comunidad Internacional, por ser sutiles e imprecisos de comprobar. No obstante los Estados responsables, deberán respetar las leyes internacionales para no incurrir en responsabilidad internacional, sin embargo, en acuerdos como los que estamos estudiando, es una obligación moral avisar y solicitar colaboración de los Estados circunvecinos.

Los instrumentos de adhesión, aceptación y ratificación, podrán depositarse en la República Federal de Alemania. Si analizamos el Acuerdo, nos podemos percatar que es de carácter regional, pues los intereses que afecta son los relacionados a los Estados del Mar del Norte, pero la convocatoria está abierta para todos los Estados.

La celebración del Acuerdo tuvo lugar en la ciudad de Bonn, aprobándose el 9 de junio de 1969, entrando en vigor dos meses después, publicándose en los idiomas inglés y francés. Se integraron al presente Convenio ocho Estados signatarios.

Pasemos ahora al comentario del Convenio sobre la Cooperación para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino y las Zonas Costeras de la Región del Africa Occidental y

Central, su contenido es básicamente para que los Estados ribereños puedan avanzar en su desarrollo, por lo cual es necesario crear conciencia en la Comunidad Internacional, para que los gobiernos se responsabilicen por los hechos realizados, y así no afecten la pesca, ni otros bienes, por sus actividades ultrarriesgosas. Es por esto que el objetivo principal del -- Convenio viene a afirmar principios internacionales, costumbres, doctrinas, que frenen la aplicación de técnicas, sin percatarse de los daños que puedan resultar a los Estados vecinos del Africa occidental y central.

Su artículo 4, establece las obligaciones que los Estados signatarios se comprometen, tales como: cooperar en su región para prevenir, reducir, combatir, controlar la contaminación entre otras.

En este convenio las sanciones a las que se ven comprometidos cuando transgreden los derechos que se citan, son los que se fijan los Estados signatarios por común acuerdo.

Los artículos 5 y 6 del mismo documento, señalan el fomentar las medidas para prevenir, controlar y reducir la contaminación, cuando es por medio de buques y aeronaves.

El artículo 7o., regula la contaminación por fuentes terrestres, creando reglamentos y leyes nacionales que -- cooperen con la Convención, mientras que su artículo 81., establece los medios para prevenir y controlar la contaminación, cuando sea por exploración y explotación, aplicando principios internacionales que vayan de acuerdo a la Convención y legislaciones de los Estados costeros, adoptando medidas y técnicas -- idóneas y asesorándose por otros organismos encargados de esas actividades.

En el artículo 9o. encontramos señaladas las diferentes formas de evitar la contaminación de las costas por medio de la atmósfera de esos Estados queremos hacer resaltar, que el Convenio aplica medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación de sus riberas por esta fuente, que es -- persistente e inapreciable, a pesar de ello, tiene gran importancia y han sido pocas las convenciones, acuerdos o tratados que se encarguen de regular o legislar sobre este aspecto.

Por otro lado, también es objeto de este convenio la creación de zonas naturales con el objeto de proteger especies exclusivas de una sola zona, por considerarse como patrimonio nacional, tal y como señala el artículo 11. Igualmente se pre

tende conservar las zonas pesqueras como fuente de recursos - para los Estados ribereños.

El artículo 12 del Convenio en estudio plantea las condiciones de cooperación en las zonas que el convenio protege, cuando exista el problema de la contaminación.

El artículo 14 señala, que el Convenio facilita el - intercambio científico y la colaboración de otros organismos.

El artículo 15 preceptúa la responsabilidad internacional, por actos realizados por organismos internacionales u otros sujetos de Derecho que intervengan en hechos que contaminen el ambiente marino, es por esta razón que se establecen reglamentos y procedimientos para indemnizar los daños causados.

Desde el 23 de junio de 1981, el Convenio ha estado abierto a la adhesión de cualquier Estado ribereño, los elementos de ratificación, aceptación y adhesión serán depositados - en el poder del Gobierno de la Costa de Marfil.

El Convenio se celebró en la ciudad de Abidján, el - 23 de marzo de 1981, en la actualidad todavía no ha entrado en vigor. La publicación fue hecha en los idiomas francés, inglés y español.

3.- RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACION DE BUQUES

La Convención de 1968, que formó parte de la asamblea de la Organización Marítima Intergubernamental, organizó la Conferencia Jurídica Internacional sobre daños causados -- por la Contaminación de las Aguas del Mar, 1969. Exhortando a organismos internacionales especializados, así como organizaciones nacionales de países extranjeros, con el objeto de mitigar la polución marina.

La Conferencia fue organizada cumpliendo los requisitos de Derecho Internacional, integrándose la asamblea por un presidente electo por los participantes de la conferencia. Con la colaboración de un secretario general, secretario ejecutivo.

También participaron importantísimos observadores - entre otros:

La Organización Internacional del Trabajo.

El Organismo Internacional de Energía Atómica.

La Organización de Cooperación y Desarrollo Económico.

El Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado.

Igualmente la Asamblea de la Convención invitó como observadores a organizaciones no gubernamentales, y fueron -- las siguientes:

El Comité Marítimo Internacional.

La Cámara Internacional de Navegación.

La Cámara Internacional de Comercio.

La Asociación Internacional Permanente de Congreso -- de la Navegación.

La Asociación de Derecho Internacional.

La Confederación Internacional de Sindicatos Libres.

La Conferencia fue organizada, cumpliendo los requisitos de Derecho Internacional, estableciéndose la asamblea -- por un presidente, con la colaboración de varios vicepresidentes que también fueron electos por los propios integrantes de la conferencia. Esta organización creó algunas comisiones como:

La Comisión de Credenciales.

La Comisión Plenaria sobre Artículos de Derecho Privado.

La Comisión de Redacción de la Conferencia.

En la Conferencia participaron el Secretario Gene--

ral de la Organización, a quien se le denominó Secretario General de la Conferencia, y a su vez el secretario adjunto de la Organización, también fue nombrado como Secretario Adjunto de la Conferencia, así es como fue estructurada la Conferencia Jurídica Internacional.

Ahora bien, las propuestas que se deliberaron estuvieron planteadas por la Organización Intergubernamental que consta de dos propuestas:

a) La primera tesis es la intervención de un Estado-ribereño cuando se produce en alta mar un accidente que cause, o pueda causar, una contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

b) La segunda tesis es la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

De lo antes planteado, podemos interpretar que la Conferencia fue deliberada por los participantes llegando a conclusiones de los puntos expuestos.

También se discutieron las exposiciones que la Organización había preparado, las cuales se analizaron con la participación

pación de los conferenciantes, de donde se obtuvieron conclusiones generales de las exposiciones, tanto de éstos, como de la Organización Intergubernamental. El resultado de la Conferencia se obtuvo con la adhesión, aceptación o la ratificación de los conferenciantes. Después de haber deliberado los organismos internacionales y las comisiones, constituyeron -- los instrumentos de las convenciones encaminadas a tratar lo -- que se expuso en la Conferencia, estructurando lo siguiente:

1.- Convenio Internacional Relativo a la Interven--
ción en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen una Contami--
nación por Hidrocarburos.

2.- El Convenio Internacional sobre Responsabilidad
Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del
Mar por Hidrocarburos.

La publicación fue elaborada en los idiomas: inglés, español, francés y ruso, autenticada en un solo texto, ane--
xándose las conferencias del Convenio Internacional sobre Res--
ponsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de
las Aguas del Mar por Hidrocarburos. Depositándose ante la --
Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, así mis--
mo fue depositada el acta final de la Conferencia con el depo--

sitario. Se les envió copia certificada con la traducción de sus respectivos idiomas a los conferenciantes, firmadas por el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. La Conferencia fue celebrada en Bruselas el día 28 de noviembre de 1968.

Además de los signatarios oficialmente representados por los poderes que sus países les otorgan, participaron como observadores cuatro países más.

Haremos notar algunos aspectos del Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que Causen Contaminación por Hidrocarburos.

Del análisis del artículo 5^o desprendemos que se tomarán medidas para controlar la contaminación por buques independientemente del pabellón que enarboles.

Así mismo, las medidas que adopte el Convenio, serán única y exclusivamente para regular y controlar la contaminación por buques, esos procedimientos tomarán en cuenta el alcance o magnitud de la contaminación por los percances. Hay que tener en cuenta la eficacia de las medidas que se aplican; así como los daños que ocasionen los derrames en el medio marino.

Los Estados ribereños, se obligan a no contravenir las disposiciones del Convenio para alcanzar los objetivos - que se persiguen, las pretenciones del Convenio son las que los Estados ribereños mitiguen, controlen la contaminación, - y a su vez intervengan en los percances que puedan afectar - sus costas, estableciendo normas internacionales con este fin.

Se aclaró que las embarcaciones que tengan inmunidad, como pueden ser: barcos de guerra y embarcaciones diplomáticas, o que en un momento dado presten servicios al Estado, no podrán coartar el tránsito a dichas embarcaciones.

El artículo 2o. del Convenio en estudio, nos define el significado de barco, en la fracción 2a. del artículo mencionado, que nos dice lo siguiente:

"barco

- a) toda nave apta para la navegación, cualquiera que sea su tipo y
- b) todo artefacto flotante,..." (41)

A su vez, el Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, nos define con mayor precisión lo que es buque cisterna, ya que el punto que estamos de-

(41) Székely Alberto. Op. Cit. página 1648

sarrollando es sobre la contaminación que se produce por los buques. El artículo 1º inciso 1, lo define así:

"Barco significa, toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, que esté transportando hidrocarburos a granel".

Hemos dado la acepción de barco, haciendo la aclaración de que los buques son instrumentos o embarcaciones de construcciones sólidas, con capacidad de transporte de sustancias múltiples, bien pueden ser petróleo o elementos tóxicos, minerales e incluso sustancias radiactivas.

En el lenguaje que se utiliza en la Convención, se define lo que se interpreta como interés conexo, estableciéndolo en la siguiente forma:

"Intereses conexos significan los de un Estado ribereño directamente afectado o amenazado por el accidente marítimo".-

(42)

Podemos decir entonces que un interés conexo es la pesca como una actividad marítima, o medio de subsistencia que en ocasiones se ve afectada por contaminantes de los grandes-

(42) Székely Alberto, Op. Cit. página 1648.

buques, que transportan petróleo.

Otro de los intereses conexos de los Estados ribereños, son los atractivos turísticos, que también pueden verse afectados.

La población tiene consecuencias cuando ocurren percances, disminuyendo la fauna y flora marina, o bien alterando el medio ecológico, y a su vez afectando la región de los países interesados.

Los Estados ribereños deberán acatar las disposiciones del Convenio, además deberán notificar a los países de -- los buques del pabellón que enarbolan y que hayan sufrido un siniestro.

El artículo 3o. también regula las medidas, opinio- nes y asesoramiento que reciba de los Estados afectados, y -- que provoque consecuencias para sus costas.

Cuando los Estados ribereños consideren que se de-- ben de tomar medidas urgentes para controlar la contaminación de buques accidentados, éstos podrán poner en práctica las me didas sin necesidad de notificar a los Estados de los buques.

Además, cuando el Estado ribereño aplique medidas - urgentes sin haber notificado de los siniestrados, el Estado -

que tome dichas medidas deberá proteger las vidas humanas, y proporcionará los medios para su repartición.

Sin embargo, el Estado del litoral afectado y que tome estas medidas, deberá notificar al Secretario General -- del Organismo, así como a las embarcaciones matriculadas con el pabellón o símbolo al que pertenezcan.

Continuando con el estudio del Convenio, en su artículo 4o., nos menciona el Organismo Internacional que deberá proporcionar técnicos para controlar la contaminación por siniestros de embarcaciones, así mismo una lista de los encargados para calificar los percances. Los peritos podrán ser -- propuestos por los propios Estados, y los emolumentos que perciban los expertos, serán proporcionales a la pericia y trabajo que realicen.

La sociedad internacional, conforme ha avanzado y se ha concientizado de los problemas que pueden surgir al momento de transportar hidrocarburos a granel, ha creado reglamentos a nivel internacional, donde se responsabiliza a los buques, es decir, a los transportistas o empresarios que maniobren con -- sustancias tan delicadas en su transporte.

En el Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas - del Mar por Hidrocarburos, los Estados parte se han convencido de indemnizar a los que sufren daño por derrames de hidrocarburos al momento de ser transportados en embarcaciones. - Han planteado la posibilidad de crear reglamentos, procedimientos y otras medidas con la finalidad de dirimir las controversias entre los Estados y embarcaciones, así como la de otros sujetos internacionales, por causa de la polución marina por hidricarburos.

De su artículo 1^o inciso 2 se desprende claramente lo que es un sujeto en el Derecho Internacional sobre la Responsabilidad de los buques que provocan la polución marina.

"persona es todo individuo o sociedad o entidad de derecho - público o privado, ya que esté o no constituida en compañía - inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas".

La entidad de las personas en el derecho privado, - se debe diferenciar de las del derecho público, pues en el derecho internacional público, los sujetos son organismos internacionales, es decir, que su carácter internacional es recono-

nocido por la sociedad internacional; su esfera es afectada cuando otro sujeto de carácter internacional lo agrede o causa un perjuicio, trayendo como consencuencia una reclamación a nivel diplomático o entre sujetos del Derecho Internacional Público.

El inciso 3o. del citado artículo lo., denomina lo que se entiende por propietario, que puede ser todo Estado que registre una embarcación, matriculándola con la insignia del Estado al que se afilió.

La fracción 6a. del mismo artículo, nos da una idea precisa de lo que es daño por contaminación, diciendo que es la pérdida efectuada por un barco, ya sea por los derrames o accidentes que sufra la embarcación, causando daños al medio marino; incluyendo la destrucción o pérdida del sistema preventivo.

La fracción 8o. del artículo lo., nos indica otro de los términos empleados en la Convención, que a nuestro parecer es también de relevancia, y nos dice lo que es siniestro: "son los percances por los cuales se provoca un daño".

El artículo 2o. del Convenio, nos establece la jurisdicción o zona de aplicación, que deberá ser en el plano -

nacional incluyendo el mar territorial que pueda ser afectado por la polución marina de los derrames de las embarcaciones - y que causen un daño, ahora bien, este reglamento también es aplicable para los medios de prevención, así como los costos que tiendan a disminuir la contaminación.

El señalamiento del artículo 3o., es referente al responsable de la contaminación cuando ocurra un siniestro - planteando varias modalidades, a saber:

El párrafo primero señala como responsable, al momento en el que ocurra un siniestro, al propietario o empresario del barco del cual se viertan los hidrocarburos por el percance. Se excluye de la responsabilidad al propietario de la embarcación, siempre y cuando demuestre que el siniestro - fue ajeno a su control, es decir, que el accidente fue ocasionado por guerra, insurrección, hostilidades o por causa de fenómenos naturales.

También se exonera al propietario cuando la acción-haya sido efectuada por un tercero, bien sea omitiendo o preparando ciertas actividades por éste.

La negligencia de los Estados ribereños, la falta - de luces y de otras ayudas por organismos que coadyuvan a la-

navegación marina.

El empresario tendrá que probar si la actividad para causar el daño, fue preparada por la persona que lo sufrió o bien fue por omisión o negligencia de la dañada.

La reclamación al propietario, o a sus dependientes de donde se derive la responsabilidad civil, deberá estar prevista en el Convenio, así como el procedimiento para dirimir las controversias.

Los derechos del propietario no podrán limitarse, - el empresario podrá ampararse contra reclamaciones de terceros, como lo establece el Convenio.

El artículo 4o., preceptúa, que cuando los siniestros entre dos embarcaciones, los propietarios deberán responder de las obligaciones, e indemnizaciones en forma mancomunada y solidaria por todos los daños que no se puedan dividir razonablemente.

Pasemos ahora al análisis de las disposiciones generales del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (1973).

En el anexo 2 del Convenio, se establecen reglamentos

a través de los cuales se limitan las sustancias líquidas, - nocivas, que puedan contaminar las aguas al momento de ser - transportadas, el enlistado de elementos químicos y sus deri vados, fue restringido en los anexos.

El presente convenio en el anexo 3, reglamenta el transporte en paquetes que se realiza en los buques, y que - puede contaminar la ecología marina, la reducción se enuncia en los siguientes elementos: paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanques.

En su anexo 4 regula la contaminación que puedan -- ocasionar los buques al desalojar el lastre de sus tanques. - Podemos entender por lastre, el agua que se utiliza para nive - lar el peso del buque cuando sus cisternas vacían el combusti - ble, o bien cuando acarrear líquidos en los tanques que for -- man parte del buque.

La prevención de la contaminación es regulada en el anexo 5 del Convenio, en donde se establece la reducción de - la basura que desechan los buques-tanque.

Estos anexos, así como la Convención conforme al - Derecho Internacional, fueron depositados en la Organización Marítima Internacional, cumpliendo los requisitos de las con-

venciones o tratados internacionales, como son, los instrumentos de adhesión, aceptación y ratificación, esta Convención - fue celebrada en Londres en 1973, siendo publicada en cuatro idiomas, francés, español, inglés y ruso.

En cuanto a la responsabilidad internacional de los buques, podría imputársele a las embarcaciones, por ser prolongación del territorio de la insignia que enarbolan. En el Derecho Internacional, se aplican los principios de éste, de acuerdo a los tratados que se celebren entre los Estados de Derecho. La imputabilidad se integra cuando el responsable de un acto se obliga a pagar los daños que se causen. No queremos ser renuentes con la responsabilidad internacional que hemos tratado ampliamente, por eso consideramos que para poder concretar lo planteado, únicamente estudiaremos los convenios referentes a la responsabilidad de los buques en materia de contaminación, como por ejemplo, el Convenio Relativo a la Responsabilidad Civil en la Esfera del Transporte Marítimo de Materiales Nucleares.

Este Convenio viene a complementar el Convenio de París del 29 de julio de 1960, y el Convenio de Viena del 21 de mayo de 1963, los cuales establecieron que los empresarios son responsables de los accidentes que ocurran cuando se transpor-

ten materiales nucleares u otras sustancias de este tipo.

En el artículo lo., se preceptúa la exoneración de los empresarios que no sean propietarios de las embarcaciones que transporten materiales nucleares.

Establece así mismo en su art. 2º que los transportistas deberán de responder por los daños y perjuicios que sufran las embarcaciones, cuando se acarreen sustancias nucleares.

El Convenio está abierto a la adhesión de todos los Estados miembros de las Naciones Unidas, de los Organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), o de los que sean parte en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. El depositario de los instrumentos de aceptación, ratificación, aprobación o adhesión, serán entregados a la Organización Marítima Internacional (OMI).

La celebración del Convenio tuvo lugar en la Ciudad de Bruselas en el año de 1971, entrando en vigor el 15 de julio de 1975, publicándose en los idiomas francés e inglés, participando en el Convenio 11 Estados soberanos.

Hacemos hincapié que en el Convenio acerca de la Responsabilidad Civil en Materia de Energía Nuclear, su principal

objetivo es el de reglamentar y unificar la responsabilidad internacional que se derive de los accidentes nucleares, así como la reparación equitativa e indemnización que se genere por los percances, además proteger el desarrollo nuclear a fin de no entorpecer la energía nuclear con fines pacíficos.

El artículo 3o. del Convenio en estudio, se señala que el responsable de la instalación nuclear, se obligará a indemnizar las pérdidas causadas por realizar sus actividades, a las personas que salgan dañadas, bien sea en vidas humanas, en bienes o patrimonios de personas ajenas a la actividad nuclear, debiéndolas indemnizar en caso de que sufran algún daño que se genere por accidentes en los cuales se manejen sustancias nucleares o sus derivados.

El Convenio en cuestión en el artículo 7o. establece la indemnización máxima que surja de la responsabilidad internacional, por el daño que se cause de la actividad nuclear; el señalamiento anterior se aplicará al responsable, propietario o explotador que realice esta actividad.

En el artículo 8o. se fija el plazo de 10 años después de haberse efectuado la última actividad nuclear, por lo que se aplica el post factum, conforme al Derecho de gentes. -

Al explotador se le aplicará este plazo para que responda de la indemnización que resulte por los daños que se causen.

Del análisis del artículo 9o., se desprende que el explotador no será responsable de los accidentes que se causen por conflictos bélicos, bien sean internacionales o guerras nacionales, o por algún levantamiento del país del explotador u otro tipo de accidentes por causas fortuitas.

La exclusión para el sujeto explotador es de justa causa, pues éste puede llegar a sufrir pérdidas en sus ensayos y no será razonable que además de éstas se le obligase a indemnizar a los accidentados.

Continuando con el análisis del Convenio, el artículo 10o. preceptúa la garantía de un seguro con el que deberá contar el explotador para indemnizar los daños que pueda ocasionar en caso de algún siniestro.

La adhesión al Convenio se pondrá a sujeción de los integrantes de él, dicha adhesión se tendrá que notificar al Secretario General de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico, quedando como depositario de los instrumentos. La celebración del Convenio tuvo lugar en la Ciudad de París, aprobándose el 29 de julio de 1960, entrando en vigor en el año

de 1968; publicándose en los idiomas: Alemán, español, francés, holandés, inglés e italiano, participando en la celebración del Convenio 14 Estados.

El tratadista Handl, nos interpreta la punibilidad de los países, cuando existen terceros; la responsabilidad internacional de la cual derivamos la responsabilidad civil, que se causa cuando intervienen terceros o empresas con concesiones. Esta responsabilidad es imputable al Estado por controlar las autorizaciones que se otorguen a empresas u organismos que efectúen actividades ultrarriesgosas, de donde se generen daños a terceros, a los cuales se les tendrá que indemnizar por los perjuicios que sufran.

De la teoría de Handl podemos derivar que los Estados propietarios, o que tengan embarcaciones afiliadas en su registro son responsables de los vertimientos y siniestros que ocurran por causa de los navíos, luego entonces podemos afirmar que la responsabilidad se le imputará al Estado que matricule dicha embarcación.

Podemos agregar que en el Convenio Suplementario del Convenio de París, acerca de la Responsabilidad Civil en Materia de Energía Nuclear.

El objetivo tal y como su denominación lo indica, - es el de complementar el Convenio de París de 1960, para aumentar la indemnización a los dañados por actividades nucleares y derivados, con la finalidad de obtener resultados con fines pacíficos.

En el artículo 3o. al igual que en el Convenio anterior se establece la indemnización máxima para los que sufren resultados nocivos por causa de accidentes, bien sea por actividades del explotador nuclear.

Esta indemnización es respaldada por fondos de un seguro contratado por el explotador, los fondos del seguro también pueden ser adquiridos por medio de un organismo gubernamental establecido en el territorio donde labora el explotador.

El artículo 12o. señala los requisitos y fórmulas para incrementar los fondos de un seguro gubernamental, con el objeto de indemnizar a los siniestrados.

La adhesión del Convenio fue limitada exclusivamente para los participantes del Convenio de París de 1960, dicha limitación se considera que se promulgó por ser supletoria al anterior, por lo que los puntos principales del nego--

cio fueron similares al Convenio de París. El depositario - de los instrumentos del Convenio fue el país de Bélgica, celebrándose dicho Convenio en la ciudad de Bruselas y aprobándose el 31 de enero de 1974. Publicándose en los mismos -- idiomas que en el Convenio de París de 1960.

4.- TRATADOS CELEBRADOS ENTRE DIVERSOS PAISES PARA REGLEMENTAR LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACION DE BUQUES

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Hacemos hincapié de que los documentos analizados - son la preparación de textos auténticos, resueltos por la Conferencia Internacional en Responsabilidad y Compensación, en conexión con la presencia de ciertas sustancias en el mar, el 25 de mayo de 1984.

En esa resolución la Conferencia menciona el reconocimiento, que los textos españoles revisados de la Convención de Responsabilidad de 1969, y la Convención de Fondos de -- 1971, junto con sus protocolos correspondientes de 1976 habían sido preparados por la Secretaría de OMI y la Secretaría General, siguiendo el proceder acostumbrado, para someter a - consideración de los gobiernos interesados los textos españo-

les que resultaron de la deliberación por los gobiernos participantes, serán tomados como base para preparar los auténticos textos españoles de la Convención de Responsabilidad de 1984, y la Convención de Fondos de 1984. De acuerdo con este pedimento, se tiene el deber de someter aquí por consideración de los gobiernos interesados, revisados los textos españoles de los siguientes instrumentos:

Convención Internacional en Responsabilidad Civil -- por Daño de la Contaminación de Gasolina, 1969 (PROTOCOLO -- 1976).

Convención Internacional en el Establecimiento del Fondo Internacional por Compensación por Daños de la Contaminación de Gasolina, 1971. (PROTOCOLO, 1976).

En acuerdo con las condiciones de la resolución de la conferencia de estos textos, con sus modificaciones, puede llegar a ser necesario en la delicadeza de posibles comentarios o sujeciones por los Gobiernos participantes serán tomados como base para preparar los auténticos textos españoles de la Convención de Responsabilidad de 1984, y la Convención de Fondos de 1984. 7 de diciembre de 1984.

La indemnización que pueden proporcionar los propie

tarios cuando causen daños a otros sujetos, se ha fijado en el Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969. Tal indemnización se fijará para resarcir los daños que se causen por actividades marítimas. En la inquietud de los conferencistas por la necesidad creada de la transportación de los hidrocarburos a granel, pues en la práctica se han convencido que los daños que sufren las personas cuando ocurren siniestros por transportar éstos, así como son útiles a la humanidad, pueden causar efectos nocivos de gran magnitud, cuando no se les da el uso o transporte adecuado, es por esta razón que los propietarios o empresarios de los buques, han tomado en cuenta indemnizar los daños que de ello resultare.

Las indemnizaciones, así como las controversias que puedan surgir, serán reglamentadas por las convenciones celebradas en la Organización Marítima Intergubernamental, también establecerán procedimientos necesarios para deslindar la responsabilidad civil que se derive de los daños causados por la contaminación.

El análisis del artículo 5o. de la Convención en estudio establece, que los propietarios de los buques, deberán indemnizar a las personas que sufran un daño de acuerdo al ar-

queo del buque, la responsabilidad civil de los propietarios se delimitará a 2,000 francos por cada tonelada del arqueo del buque, sin exceder de 210 millones de francos. El párrafo 9o. del presente artículo nos señala, que el franco equivaldrá a 65 miligramos y medio de oro de novecientos milésimos, y se podrá convertir en el equivalente de la moneda nacional del perjudicado; el fondo o garantía que tenga el buque servirá para indemnizar los daños que causen cuando el propietario realice alguna conducta con premeditación, o resulte culpable del suceso, éste no podrá objetar la responsabilidad civil que se derive del percance.

El empresario del buque contra quien se ejerce la acción, deberá otorgar garantía bancaria que cubra los daños hasta por un monto igual a ellos, dicha cantidad deberá depositarse ante los juzgados nacionales donde se ejercite la acción.

La garantía se distribuirá en forma equitativa para los perjudicados, tomando como base la garantía que otorgue el propietario.

Cuando alguno de los empleados o agente de seguros haya pagado cierta cantidad a la persona dañada, dicha cantidad se subrogará a la que debiera entregársele a la persona --

perjudicada siempre y cuando el propietario indemnice el daño.

La subrogación podrá ejercerse de acuerdo a la legislación nacional y a las reglas del Convenio que se establezca este derecho de subrogación, deberá ejercitarse en los juzgados y el resultado deberá ser proporcional a la suma que se haya pagado.

Los Tribunales deberán reservar una cantidad del Fondo de Seguro, o de la garantía que se haya otorgado con el propietario, cuando éste tenga conocimiento de que el indemnizado ya recibió cierta cantidad por alguna de las personas, como -- puede ser algún empleado representante del Seguro, o bien por el mismo empresario del buque, dicha reserva se hará cuando se tenga que pagar con posterioridad a la sentencia que determine el tribunal competente, éste mismo reservará la cantidad suficiente para cuando se ejercite el Derecho de Subrogación.

Las medidas preventivas, así como los medios de minimizar la contaminación que el propietario pueda causar serán equiparables con la garantía que el propietario deposite.

Pasemos ahora a analizar brevemente el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969. En este convenio

se define lo que es arqueo en relación a la contaminación, -- pues ésta en ocasiones es proporcional al arqueo de los buques que transportan hidrocarburos, el significado lo encontramos -- en el artículo 5o., párrafo X, y dice lo siguiente: "A los -- efectos del presente artículo se entenderá que el arqueo del -- buque es el arqueo neto más el volumen que para determinar el arqueo neto se haya deducido del arqueo bruto en concepto del espacio asignado a la sala de máquinas. En el caso de un bu-- que cuyo arqueo no pueda determinarse aplicando las reglas co-- rrientes para el cálculo del arqueo, se supondrá que el arqueo del buque es el 40% del peso en toneladas (2240 libras) de hi-- drocarburos que pueda transportar el buque".

El arqueo del buque lo determina la Convención al de-- cir que se suma el arqueo neto o sea el peso de lo que se -- transporta más el peso bruto, el tonelaje de la embarcación en proporción a la extensión de la sala de máquinas.

El que utilice los servicios de la embarcación, po-- drá garantizársele asegurando lo transportado, independiente-- mente de la responsabilidad en que el propietario del buque -- cisterna incurra.

El asegurador podrá constituir garantía o Fondo, el -

cual tendrá los mismos efectos que el seguro que adquiriera el propietario para cubrir los gastos por la responsabilidad civil. Cuando el propietario tenga culpa o se haya confabulado para realizar actividades ilícitas, el Fondo constituido tendrá que responder a la responsabilidad civil, dicho Fondo no irá en contra de los derechos del afectado.

El estudio del artículo 6o., nos señala, que el propietario podrá constituir garantía a raíz de un siniestro.

Las personas que ejerzan acción en contra del empresario por haberles ocasionado algún daño a raíz del siniestro, el reclamante no podrá ejercitar sus derechos en contra del propietario o de los bienes que no estén cubiertos por el seguro. La garantía del propietario cubre sobre un buque, la cantidad de hidrocarburos transportados, independientemente de que tenga otros bienes.

Los tribunales de los Estados contratantes, tienen la obligación de liberar los bienes del propietario, cuando la garantía cubra un suceso del buque amparado por haber ocasionado algún daño y por esta razón se hayan embargado tales bienes. Esos daños pueden ocasionar contaminación marina, sin embargo el tribunal también deberá liberar la garantía deposti-

tada para dichos fines, además del mismo modo liberará póliza, fianza, garantía o alguna otra constitución que se haya efectuado en caso de ocasionar algún daño. Estas disposiciones se aplicarán; así como el representante tiene acceso a los tribunales, o bien forma parte del Convenio para que pueda ejercitar su acción en contra del propietario.

El artículo 8o. del Convenio, nos señala cuándo deberá otorgarse hipoteca, póliza o garantía, así como cualquier otro fondo que asegure el transporte del petróleo. El propietario del buque que transporte hidrocarburos con un tonelaje mayor de 2000 toneladas y esté matriculado en otro Estado que no forme parte del Convenio, deberá cumplir con la constitución de un seguro o Fondo Internacional de Indemnización. La garantía constituida deberá estar inscrita en la Convención certificada por el secretario de la Organización Marítima Intergubernamental. El seguro que presente alguna otra embarcación matriculada en un Estado que no forme parte del Convenio, deberá estar certificada y refrendada por el Estado del cual es matriculado. El certificado del Fondo Internacional de Indemnización deberá estar acompañado de los requisitos que el Convenio preceptúa.

El refrendo de la autoridad competente es necesario, pues como ya explicamos anteriormente, es quien otorga facultades con la finalidad de firmar convenios que favorezcan a los intereses del negocio.

La constitución de un fondo de seguros que garantiza una compensación por los daños que cause algún propietario de los buques-cisterna, se estipuló en el Protocolo de 1976 - que vino a completar al presente Convenio; en este agregado - se fijan los requisitos, formalidades y procedimientos de constitución del seguro, ahora bien, señalaremos los requisitos y anexaremos el formato que manifiesta el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969. En el artículo 7o., párrafo - 2o. se citan los siguientes requisitos:

- "a) nombre del buque y puerto de matrícula
- b) nombre y sede comercial del propietario
- c) tipo de garantía
- d) nombre y sede comercial del asegurador o de la otra persona que provea la garantía, y cuando proceda, el lugar - en que se haya establecido el seguro o la garantía y
- e) el período de validez del certificado, que no será mayor que el período de validez del seguro o de la garantía".

Esta garantía deberá ser expedida en los idiomas - con los que se contrate; además tendrá que acompañarse por - los idiomas oficiales en el cual el texto del Convenio se publicó, es decir en francés e inglés, por haberse autenticado con éstos.

En el párrafo 4 del artículo 7o. del Convenio, se - establece que los buques deberán de exhibir un ejemplar de - la constitución del seguro, que a su vez se enviará con copia certificada a los Estados que formen parte del seguro.

La garantía o póliza, no prescribirá siempre y cuando cumpla con los requisitos como son: la exhibición del certificado de garantía.

Que la garantía esté refrendada por la autoridad - competente de la matrícula del barco.

El tiempo que cubra el certificado se determina claramente.

Este certificado perderá su vigencia, cuando constituya un nuevo seguro por el mismo concepto, o bien cuando se - garantice al buque por el mismo negocio. Dejará de tener validez el seguro, cuando se constituya otra garantía antes de los

tres meses después de haberse constituido la primera. El Estado matriculado, podrá establecer las condiciones y modalidades en los que se fije la garantía y el plazo de vigencia de la póliza. El Estado contratante que inscriba un seguro para proteger su buque matriculado, tendrá las mismas facultades - que tienen los otros Estados del Convenio. Cuando se dude de los fondos de un seguro constituido por otro Estado, los Estados contratantes podrán pedir la investigación de esas garantías.

La persona dañada podrá promover contra la compañía aseguradora, o contra quien provea la garantía. Esa acción - se podrá ejercitar contra quien resulte responsable de los daños que causen contaminación o incluso directamente contra el asegurador. En todo caso el demandado podrá beneficiarse siempre y cuando demuestre que el asegurado incurrió en culpa o - en negligencia, incluso la complicidad, y por esto se cause - algún daño de contaminación por hidrocarburos.

El demandado podrá pedir que el propietario comparezca con él; además de este medio de defensa, el demandado - podrá interponer toda clase de excepciones, siempre y cuando no utilice las del propietario y que éste pudiera hacerlas valer como medio de defensa la quiebra o liquidación de bienes

del propietario.

La garantía constituida, deberá cubrir la responsabilidad que se derive por daños ocasionados por contaminación, dicha hipoteca cubrirá las toneladas que se transporten por el buque, la cantidad la reglamenta el artículo V fracción la. de la Convención, y nos indica que esa cantidad será de 2,000 francos por cada tonelada que el buque acarree, y no será mayor de 210 millones de francos por el tonelaje del hidrocarburo que se transporte; Sin embargo el buque deberá garantizar los hidrocarburos que se transporten a granel.

Los buques que se transportan a granel, deberán garantizar esa transportación, siempre y cuando soliciten autorización al Estado que los matriculó, o bien al Estado del pabellón que enarbolan, cumpliendo con los requisitos expuestos.

Todo buque que transporte hidrocarburos a granel y el cual no sobrepase las 2,240 libras del arqueo, que el Convenio estableció, deberá contar con un seguro de los hidrocarburos que transporte, estos preceptos no deberán ir en contra de las legislaciones de los Estados contratantes, pero éstos sí - podrán exigir los certificados de garantía a los buques que navegan en sus aguas territoriales, bien sea que entren a puer

tos de sus litorales, o trasladen hidrocarburos a los puertos que se encuentren dentro de su jurisdicción.

Cuando un buque matriculado o que enarbole pabellón de algún otro Estado que no forme parte del Convenio, éste deberá contar con un certificado de garantía que exhibirá al -- organismo del Convenio, dicha garantía cubrirá los límites -- de responsabilidad que se establecieron en el Convenio.

El análisis del artículo 8o. nos señala la siguiente prescripción.

La acción que pueda interponerse contra actos que -- causen un daño de contaminación, podrán interponerse dentro -- de un plazo de tres años después del percance que ocasionó el accidente; el ejercicio de los derechos suspende la prescrip -- ción, dando la oportunidad al reclamante de ejercitar acción -- en contra del propietario.

Otro de los supuestos es de que el reclamante pueda interponer algún recurso antes de los 6 años después del acon -- tecimiento que haya originado responsabilidades por contamina -- ción de hidrocarburos.

Cuando ocurren varios siniestros que ocasionen contaminación, el plazo para que surja la figura de la prescripción, se deberá contar a partir del 1er. acontecimiento y hasta 6 años después; no obstante el reclamante podrá interponer algún recurso dentro de este plazo.

Los seguros que se constituyeron en el plano internacional, fueron creados por la necesidad de los Estados con litorales para proteger el mar de los hidrocarburos que se transportan a granel; además los conferencistas conscientes de la contaminación que han sufrido los mares, anexaron el Protocolo de 1976, correspondiente al Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969, en el artículo 7o. referente a los seguros, pólizas o cualesquiera otras garantías.

Este Protocolo es un anexo del Convenio, en donde se derogaron algunos preceptos expuestos en la Convención, las reformas más importantes son las de constituir un Fondo Internacional de Compensación, en el cual la garantía se incrementa fijando nuevas cuotas de la póliza.

El artículo 5o. se enmendó agregándose al artículo 2o. del Protocolo, en el cual se establecieron los nuevos mon-

tos de la garantía.

Cualquier propietario de buques, debe limitar su responsabilidad a los sucesos de las maniobras marítimas, aportando 133 unidades de cuenta por tonelada de arqueado del buque. -- Esa cuantía no excederá en ningún caso, de 14 millones de unidades de cuenta.

La unidad de cuenta se deberá entender como la cantidad o valor que se fije por la Convención en el párrafo 9º. -- para dar un enfoque más claro de lo que es la unidad de cuenta, transcribiremos parte del artículo 2o. del Protocolo, que nos dice lo siguiente: "La unidad de cuenta a que se hace referencia en el párrafo 1º del presente artículo, es el Derecho Especial de Giro, tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional".

Las conversiones de la unidad a moneda nacional, las establece el Fondo Monetario Internacional, de acuerdo con los Estados partes del Convenio. El cambio de la unidad era de mayor precisión en el Convenio de 1969, en éste se hacía mención de las unidades de oro, utilizándose como valor universal; sin embargo, creemos que las conversiones y modificaciones que se hicieron en el Protocolo, han sido por la utilización del cré-

dito mundial.

El Fondo Monetario Internacional establecerá el Derecho Especial de Giro, conforme a sus transacciones con los Estados signatarios del Convenio.

También el Estado puede establecer la unidad de cambio, cuando algún Estado no forme parte del Convenio, o no sea miembro del Fondo Monetario Internacional.

Cuando un Estado no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se podrá aplicar la indemnización conforme a lo estipulado en la Convención de 1969, con las mismas unidades de cambio.

En el párrafo 9^o del Protocolo, nos señala que las conversiones de indemnización que tenga que hacer algún Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, éste deberá notificar al secretario general de la organización que forma de pago empleará bien sea con la reforma del protocolo o en la dispuesta por la Convención de 1969.

El régimen que han establecido los convenios, conferencias, protocolos relativos a la contaminación por buques, cualesquiera que sean sus fuentes, bien sea por vertimientos,

siniestros o percances de cualquier índole, que puedan contaminar la ecología marina.

Otro de los Convenios es el Convenio Internacional Sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971.

El Fondo Internacional de Indemnización que viene a ser una carga adicional para los propietarios de los buques de transportación de hidrocarburos a granel no compensa en su totalidad los daños que les ocasiona a los Estados ribereños.

Consideramos que la responsabilidad que se derive de la contaminación por hidrocarburos, es a su vez responsabilidad de las empresas explotadoras del energético, y no nada más de la industria naviera.

Creemos que en virtud al fondo de indemnización internacional, debiera exonerarse a los transportistas de hidrocarburos, pues con este fondo de indemnización se tendrían los recursos necesarios para indemnizar a los afectados en los accidentes.

El artículo 1º del presente Convenio, nos señala los términos y significados para el Convenio, el término fiador es

el único que en este caso nos interesa, pues en este punto -- nos estamos refiriendo a las indemnizaciones. Fiador es cualquier persona que provea una garantía para un transportista de hidrocarburos; es decir el fiador es la persona moral que responde por los daños que pueda ocasionar un empresario, este respaldo se deberá hacer en hipoteca, garantía bancaria o depósito de algunos bienes.

El artículo 2^a del Convenio preceptúa que el Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, es su principal objetivo, es el de -- proveer una indemnización en casos de contaminación por hidrocarburos, que se constituyó en el Convenio de 1969.

Otra de las finalidades es la de la exoneración de -- los empresarios en los gastos adicionales, siempre y cuando -- cumplan con las condiciones que garanticen la seguridad de las sustancias transportadas y que adopten las medidas que esta -- blezcan otros convenios, el fondo de indemnización tendrá que cubrir los gastos adicionales de los propietarios que se regla mentaron en el Convenio de 1969.

Dar la aplicabilidad de las disposiciones del presente Convenio es la del Fondo.

El Fondo tiene capacidad legal ante cualquier Estado que forme parte del Convenio, luego entonces, se debe considerar como persona jurídica con capacidad de goce y ejercicio. - El Fondo puede ejercitar acción en contra de cualquier responsable, éste podrá ser representado por el Director como persona jurídica.

El artículo 30. del Fondo establece que el Convenio deberá aplicarse a todos los Estados signatarios, y su ámbito de territorialidad alcanzará al mar territorial, así como a zonas que protejan los propios Estados para controlar, prevenir y mitigar la contaminación al medio marino.

El resarcimiento deberá hacerse para los propietarios y fiadores de éstos, que constituyan una garantía para los buques contratantes, matriculados en otro Estado. Los buques que enarboles pabellón extranjero, se les deberá aplicar lo regulado en el Fondo, para cumplir con el control y la mitigación de la contaminación de hidrocarburos a las aguas marinas.

El Fondo adquirirá las obligaciones del fiador, cuando el propietario lo solicite; el empresario deberá de adquirir la póliza o garantía que sea superior a una cuantía de -- 1,500 francos por cada tonelada de arqueado del buque, o haya de

positado una cantidad que respalde 125 millones de francos, - esto lo reglamenta el artículo 5o. párrafo 2.

El Fondo podrá interponer como medios de defensa o alegar la exoneración, cuando pruebe que la contaminación que se realiza al medio marino fue provocada por el propietario - del buque, bien sea por culpa, complicidad, omisión o premed tación. Si el buque no cumple con las prescripciones que se hayan establecido en anteriores convenios como son:

Convenio Invernacional para Prevenir la Contamina-- ción de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1954, en su for- ma enmendada en 1962.

La Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1960.

El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga -- 1966.

El Reglamento Internacional para Prevenir los Abor- dajes en el Mar, 1960.

Deberán adoptarse las enmiendas que se realicen, de acuerdo con la asamblea como organismo principal del Fondo.

La responsabilidad Civil de los buques, se deriva - de los múltiples convenios internacionales que se han celebra do entre diversos Estados, siempre y cuando se respete la so-

beranía de los países signatarios, tomando como prolongación - del territorio a los buques del pabellón que enarboles, o bien sean matriculados en los Estados de éstos.

CAPITULO III

REGLAS INTERNACIONALES PARA PREVENIR, REDUCIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO

- 1.- Las Prevenciones que han Adoptado los Estados para Evitar los Desechos al Medio Marino.
- 2.- La Vigilancia Ejercida por Diversos Organismos Internacionales para Evitar la Contaminación de los Mares.
- 3.- Planes de Emergencia que se han adoptado para Prevenir, Reducir y Controlar la Contaminación de los Mares.

1.- LAS PREVENCIONES QUE HAN ADOPTADO LOS ESTADOS
PARA EVITAR LOS DESECHOS AL MEDIO MARINO

El peligro de que puedan ser contaminadas las aguas de los mares, se llegó a plantear desde el año de 1911, por medio de una Resolución expedida en Madrid por el Instituto de Derecho Internacional, al prever el peligro de la polución marina.

Los peligros eminentes que provoca el hombre por su propio adelanto en técnicas y procedimientos para satisfacer sus necesidades, ha traído consecuencias muy importantes, pero sobre todo, que el problema de la contaminación no se había -- previsto. La humanidad al crear medios de subsistencia, no se imaginó nunca enfrentarse con este problema, que avanzó lentamente devastando la ecología marina.

Es por esta razón, que la Organización de las Naciones Unidas, en conjunto con otras corporaciones internacionales, trata de impedir que se siga degradando el medio humano,--

estableciendo normas que prevean el peligro de la desaparición de sus zonas naturales.

En este apartado abordaremos ciertos Convenios que se han celebrado con miras a prevenir, reducir y controlar la contaminación marina.

Uno de los más importantes convenios sobre todo, por los puntos que exponen en el establecimiento de 15 principios - que son trascendentales; tuvo su origen en las sesiones celebradas en Nueva York y en Ginebra, en el año de 1972, y concluyó - el 17 de diciembre del mismo año.

Los principios de términos categóricos, se refieren a lo siguiente: a) El patrimonio del subsuelo marítimo tiene la modalidad de ser propiedad de la Comunidad Internacional.

b) La soberanía en el alta-mar, tiene la característica de zona libre, es decir la soberanía no es ejercida por ningún Estado del mundo.

c) La presente declaración es autónoma, para decidir - en cuanto a la soberanía, y ésta no podrá ser ejercida por persona física o moral.

d) El Régimen Internacional establecerá los lineamien-

tos a los que deberán acatarse los integrantes de la Comunidad Internacional para que así la exploración y explotación, tengan equidad.

e) La zona tendrá que ser empleada con fines pacíficos, bien se trate de países con litoral o sin él; aquellos deberán someterse al Régimen Internacional.

f) En toda práctica que realicen los países, deberán adoptar los principios, las normas internacionales y la Carta de las Naciones Unidas, aprobada el 24 de octubre de 1970, con el principio de la armonía, seguridad y paz en la Comunidad Internacional.

g) Los beneficios que se obtengan por la exploración y explotación, serán para la Comunidad Internacional, esto es, para los países subdesarrollados, ya sea con litoral o sin él.

h) Se aplicarán las normas internacionales con la finalidad de no permitir la utilización o experimentación nuclear, ni ningún otro tipo de instrumentos bélicos en los fondos marinos, sin transgredir los convenios o acuerdos que se hayan celebrado para el desarme.

i) Este reglamento deberá tener aplicación universal, por lo cual se establecerán formas, mecanismos y efectividad, para que así cumplan su objetivo. Este Régimen Internacional, preverá la distribución de los recursos marinos, la administración de éstos, la exploración y explotación, para que la Comunidad Internacional pueda ser beneficiada equitativamente, esto abarca a todos los países con litoral o sin él.

j) La Comunidad Internacional, aplicando los principios de cooperación o ayuda mutua, fomentará la investigación, ya sea de organismos nacionales o internacionales.

k) Los participantes en investigación científica, tendrán que dar aviso de los resultados de sus investigaciones, para que la Comunidad Internacional los promueva, así como los avances y adelantos que se hagan en este ramo.

l) La participación de algunas naciones, no las faculta para la apropiación de la zona.

11) La Declaración de Principios en su punto décimo - primero establece lo siguiente: "Con respecto a las actividades en la zona y actuando de conformidad con el Régimen Internacional que se establezca, los Estados tomarán las medidas apro-

piadas para la adopción y aplicación de normas, reglas y procedimientos internacionales y colaborarán al efecto a fin de procurar entre otras cosas:

- "a) Impedir la contaminación, impurificación y otros peligros para el medio marino, incluidas las costas y la perturbación del equilibrio ecológico del medio marino.
- b) Proteger y conservar los recursos naturales de la zona y prevenir daños a la flora y fauna del medio marino". (43)

m) Los Estados ribereños están protegidos por la -- propia Comunidad Internacional, pues ésta les consulta las - decisiones que se tomen en la zona.

n) La Comunidad Internacional, respetará los dere-- chos de los países ribereños para que no sean afectados por la exploración y explotación en su territorio.

ñ) Los intereses de los Estados costeros no serán -- afectados por decisiones que se tomen en la Comunidad Interna-- cional.

(43) Székely Alberto, México y el Derecho Internacional del - Mar, Serie Instituto de Investigaciones Jurídicas Estudios Doctrinales No. 26 Editorial Instituto de Investiga-- ciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de Méxi-- co 1979, página 190.

Los 15 principios internacionales, establecen en el punto # 13, inciso b lo referente a la contaminación marítima, exponiéndolo de la siguiente manera:

"b) Los derechos de los Estados ribereños relacionados con la adopción de medidas para prevenir, mitigar o eliminar un peligro grave, e inminente para sus costas e intereses conexos, derivados de la contaminación, la amenaza de la polución u - otras contingencias azarosas resultantes de cualesquiera acti vidad en la zona o causas por tales actividades, con sujeción al régimen internacional que se establezca". (44)

Los daños causados por organismos intergubernamentales, serán responsables éstos; también deberán responder por - los desperfectos o sujetos que pertenezcan a estas instituciones.

Las normas que se deberán aplicar para estos casos - tendrán que ser las establecidas por la Comunidad Internacional para esta zona.

De la interpretación en la lectura del investigador - mencionado desprendemos que:

(44) Székely Alberto Op. Cit. página 191.

Las controversias que se susciten por las partes deberán ser resueltas por normas internacionales, apegadas a estricto Derecho; así como lo establecido en la Carta de las Naciones Unidas, principios, costumbres y otros lineamientos internacionales para dirimir las controversias.

Los principios planteados anteriormente, fueron votados por mayoría de miembros de la Asamblea General, dando un cómputo de 108 votos, con abstención de la Unión Soviética, no obstante esto, los principios tienen carácter de obligatoriedad, cuando la mayoría de los integrantes los establecen como norma internacional. Sin embargo, lo que le da esta característica, es la reiteración de los actos de los Estados, y la opinión (opinio juris) de la Comunidad Internacional, quienes por la repetición llegaron a verlos como consuetudinarios.

Este tipo de actos no tienen imperatividad por una norma, pero pueden ser sancionados por la Comunidad Internacional, esta sanción consiste en pagar los daños causados.

En el Derecho Internacional Público no se puede legislar como ocurre en los Estados con su legislación interna, cumpliendo con las etapas de iniciativa de ley, que bien puede ejercerse por diputados, senadores o cuando se integra el Con-

greso para legislar, o incluso el Presidente de la República o algunos particulares que pretendan señalar los derechos -- que estos funcionarios no han visualizado, por no encontrarse en la problemática de estos individuos.

Ahora bien, en el Derecho Internacional Público, ~~no~~ promulgan las leyes para que con posterioridad lleguen a ser - aprobadas y publicadas, para que finalmente se estampen o se contengan en alguna constitución de carácter internacional; - además los Estados en la actualidad, no se han constituido en un congreso legislativo internacional u otro organismo que cumpla las funciones de legislar leyes que puedan ser aplicadas - en forma imperativa o coercitiva, como característica principal del derecho, al regir conductas de los sujetos; ya que en el plano internacional, también debería existir un órgano coactivo que obligase a los sujetos del Derecho Internacional.

Los acuerdos, convenios y tratados que celebran los Estados de Derecho, vienen a suplir las legislaciones que no - existen de forma en el Derecho Internacional Público; otros organismos, como la Organización de las Naciones Unidas como -- principal cabeza de la estructura de la Sociedad Internacional, rige los principios, costumbres, acuerdos, convenios y trata--

dos, apoyándose en doctrinas y teorías de jurisconsultos del derecho; es así como se constituyen las leyes internacionales.

La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, (FAO), envió informes a la ONU, en una de sus sesiones celebradas en Roma, en donde se trataron los problemas del Medio Humano. Esta Convención tuvo -- gran alcance al exponerse puntos relativos a la prevención de la polución en el medio marino, en las cuales se establecieron la participación de juristas y geógrafos, así como otros-especialistas que se encargasen de señalar los grados de contaminación y los posibles medios para prevenir este gravísimo problema.

Otros de los puntos que se trataron en la presente-Convención, fue el establecimiento de organismos que se encargasen de autorizar y controlar los vertimientos que fuesen necesario arrojar al mar, incluyendo una estadística por la -- cual se indicase la cantidad y tipo de sustancias arrojadas al medio marino; el objetivo principal de la Convención es la de proteger la ecología marina, como fuente de alimentación de -- la humanidad.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), es otro de los organismos que se preocupa por la enmienda de la contaminación marina, principalmente la contaminación bacteriológica que sufren los seres vivos de estuarios y zonas costeras. Este organismo asesorado por otras instituciones intergubernamentales, ha expuesto la necesidad de crear medios apropiados para el desalojo de desechos de la población costera, por ser el principal centro de polución, además se establecerán Centros Internacionales de Referencia por medio de los cuales se pueda fiscalizar y detectar el grado de contaminación que sufren las aguas marinas; dictando disposiciones idóneas para prevenir, mitigar y controlar la contaminación.

La acción común de los Estados al detectar la polución por diversas sustancias al medio marino, han deseado unificar sus esfuerzos para prevenir la contaminación de hidrocarburos provenientes de buques y de otras fuentes.

Los países debidamente representados por sus plenipotenciarios, y después de haber presentado los poderes que les han asignado, tienen a bien celebrar La Convención Internacional para la Prevención de la Polución de las Aguas del Mar por Hidrocarburos. Esta Convención fue aprobada por el Senado, se-

gún decreto publicado por el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1951; la celebración tuvo lugar en la ciudad de Londres, siendo suscrita y ratificada por los Estados Unidos Mexicanos el 10 de agosto de 1954.

El depósito del instrumento de aceptación, se efectuó el 10 de mayo de 1956, publicándose posteriormente en el Diario Oficial el 20 de julio de 1956.

El artículo 3o., de la Convención en estudio, señala la prohibición para los buques-cisterna que se aplicará -- conforme a las negociaciones que se establezcan, como son:

El vertir el agua de sus lastres o cualesquiera -- otras descargas de hidrocarburos a no menos de 50 millas marinas de las tierras más cercanas.

Los barcos que no se consideren como buques-cisterna deberán arrojar sus desechos lo más lejos posible; tres años -- después de entrar en vigor la Convención. Los demás buques -- tendrán que descargar los residuos de hidrocarburos a la misma distancia de los buques-cisterna.

Cuando algún barco viole las disposiciones mencionadas será sancionado por el Estado que los matriculó, es decir,

se aplicarán las leyes o reglamentos al Estado que pertenece.

No se considera contaminación de los buque-cisterna tal y como lo señala el artículo 3º párrafo 1, inciso b, de la presente Convención, que a la letra dice:

"Toda mezcla que contenga hidrocarburos de naturaleza capaz de ensuciar la superficie del mar.

Para la aplicación de este párrafo una mezcla cuyo contenido en hidrocarburos es inferior a 100 partes de hidrocarburo por 1 000 000 de partes de mezcla, no se considerará de naturaleza capaz de ensuciar la superficie del mar".

Podemos opinar que las prevenciones que prescriben las convenciones son fundamentales, siempre y cuando se cumplan al pie de la letra. La mitigación de la contaminación de las aguas marinas se cumplirá cuando los Estados adopten esas prevenciones.

Los buques se exonerarán de las disposiciones del artículo 3o. del Convenio cuando: se desechen los hidrocarburos para proteger que se hunda la embarcación, o bien se destruya o sufra algún otro percance, además tendrá la finalidad de salvaguardar vidas humanas.

Otras de las disposiciones del artículo 4o., en relación con el artículo 3o. de la Convención, se refiere a que cuando se tengan que vertir sustancias derivadas de hidrocarburos, por averías que sufra la embarcación, siempre y cuando se hayan previsto, tomando medidas adecuadas para evitar en cuanto sea posible la contaminación de las aguas de los mares. Esta es otra de las exclusiones que a los buques-cisterna se les ha otorgado por tratarse de causa de fuerza mayor.

El desecho de los depósitos que tengan que efectuarlos buques de sustancias que no se puedan bombear a otros recipientes, o de sustancias que se utilicen para clarificar hidrocarburos, y que por su densidad no puedan ser desalojadas en los sitios señalados; entonces estos desechos deberán efectuarse lo más lejos que sea posible de la tierra, después de las 50 millas que menciona la Convención.

Se tendrá una estadística de los desechos y descargas que efectúen los buques-cisterna.

Las sanciones que se imponga a los buques por contaminar el medio ambiente marino, deberá ser mayor a las de los Estados signatarios. El monto de las sanciones se fijará tomando en cuenta el que se aplica cuando son contaminadas las -

aguas de su territorio, esta disposición la encontramos en el artículo 6o. de la Convención.

El artículo 7o. preceptúa, que los buques deberán contar con un dispositivo para evitar que los desechos de petróleo, vayan al fondo del buque, esto es con la finalidad de que estos desechos se conserven y puedan ser desalojados con los aisladores en los sitios señalados; estos dispositivos deberán acondicionarse a los buques, después de un año de haberse expedido el Convenio.

El artículo 8o. de la Convención, establece que los Estados contratantes deberán notificar a las oficinas correspondientes, cuales son sus puertos principales, además los países signatarios indicarán los dispositivos para que los buques puedan desalojar y descargar los hidrocarburos sin traerles contratiempos a la navegación, los dispositivos de decantación y purificación de las aguas, serán a costa de los Estados contratantes.

Toda embarcación que pertenezca a la Convención, deberá registrar en su bitácora un informe preciso de las sustancias que se consideren no nocivas, de acuerdo al anexo B del Convenio. Esta reglamentación, la encontramos en el artículo -

9o. del Convenio en estudio. El informe que tendrá que hacer el capitán o autoridad de la embarcación, será en el idioma - en el que se haya matriculado la embarcación, o si no deberá hacerse en los idiomas inglés o francés, ya que estos idiomas se consideran como oficiales, por haberse publicado la - Convención del texto original en estas lenguas.

Los países signatarios podrán revisar las embarcaciones de los Estados que pertenezcan a la Convención, siempre y cuando sea autoridad competente del Estado del puerto, y con autorización del capitán del buque-cisterna; este registro -- podrá ser certificado por un documento que el propio capitán - expida, además tendrá la validez en caso de persecución de ser admisible como prueba de los hidrocarburos registrados en el - buque. La autoridad competente podrá registrar los buques sin causarles contratiempo en el viaje.

Los países firmantes del Convenio, podrán revisar -- los buques-cisterna, los cuales se consideren que han efectuado algún acto ilícito dentro del territorio del Estado contratante; dicho registro lo podrá hacer el Estado por autoridad competente; y sólo a los buques que estén matriculados en el Estado que forme parte del Convenio.

Los buques que contravengan las disposiciones del --
Convenio, podrán ser perseguidos por los buques del Estado --
del puerto; las autoridades competentes del puerto deberán --
entregar los documentos necesarios para juzgar el acto ilícito,
además el Estado del buque del territorio en el cual fue
matriculado, podrá pedir que el Estado portuario entregue las
pruebas suficientes del acto ilícito. La responsabilidad del
acto ilícito podrá exigírsele al capitán o armador del buque,
de lo contrario deberá informarse a la oficina; las disposi-
ciones antes expuestas las encontramos en el artículo 10º del
Convenio en estudio.

El artículo 12o. de la Convención, menciona que los
Estados que formen parte de la Convención, deberán enviar a -
la oficina y a las comisiones apropiadas de las Naciones Uni-
das, los reglamentos, leyes, decretos o legislaciones que pro-
mulguen, para aplicar las prescripciones del Convenio dentro -
de la jurisdicción de sus territorios.

Los informes referentes a la aplicación y promulga-
ción del Convenio, se deberán entregar en la oficina de la Con-
vención, siempre y cuando sean de carácter confidencial para -
los Estados firmantes.

El anexo B de la Convención Internacional para la -- Prevención de la Polución de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, nos da una lista precisa de las sustancias y cantidades -- que puedan vertir los buques-cisterna; estos desechos pueden ser vertidos en forma consciente, pero racional, llevando un informe de los desechos que se arrojen en el mar, si se efectúan desechos de hidrocarburos en forma accidental, también -- se registrará con la mayor precisión posible la sustancia de que se trate, y la cantidad que se arroje. Cuando se viertan sustancias que provengan de los buques y que sean desechos de hidrocarburos, se mencionará el método que se emplee para arrojar esas sustancias, bien sea por lavado de sus tanques o del lastre de la embarcación.

Otro de los Acuerdos en el plano internacional en -- donde de regula la prevención de la contaminación por hidrocarburos, es el Suplemento de la Convención Internacional para -- Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1954, y sus Anexos.

Este Convenio forma parte de la Sexta Asamblea de la OCMI, en donde se adoptaron modificaciones.

El análisis del artículo 3o. de la Convención, seña-

la la prohibición de desalojar desecho de hidrocarburos, a -
excepción de los buques-tanque.

Buque-tanque, son las embarcaciones que están adecuadas para transportar hidrocarburos; en su mayoría son para transportar derivados del petróleo, salvo cuando se cumplan las condiciones que establece el artículo 3o. en el párrafo B, en sus incisos siguientes:

- "i) Que el buque se halle en ruta;
- ii) Que la tasa instantánea de descarga de contenido de hidrocarburos no exceda de 60 litros por milla;
- iii) Que la cantidad total de hidrocarburos descargada en un viaje en lastre no sea superior a 1/15,000 de la capacidad de carga;
- iv) Que el buque tanque se encuentre a más de 50 millas de la tierra más próxima".

Agregaremos que las necesidades de la humanidad para obtener energía, se han visto obligadas a transportar grandes cantidades de hidrocarburos por medio de enormes buques que --
acarrean toneladas de petróleo, sin embargo amenazan la ecología marina, al trasladar los energéticos tan necesarios para -
cubrir las satisfacciones de los hombres. Los científicos y -

juristas han tratado de proteger la ecología marina por medio de leyes y reglamentos que se puedan aplicar en las relaciones de los Estados, para cuidar y ayudar en el desarrollo de la -- flora y fauna marina, previniendo la contaminación que puedan sufrir dichos seres; pero el peligro es inminente, ya que los Estados ribereños legislan y rigen de acuerdo a la soberanía -- internacional en su mar territorial y zona económica exclusiva; en colaboración con los acuerdos regionales, aún así no se ha podido unificar con las políticas en el plano internacional, porque se deben de tomar aspectos diversos que contravengan en ocasiones las disposiciones nacionales, o bien las reglas nacionales no se adecúan al Derecho Internacional Público por -- contravenir las disposiciones del propio Estado ribereño. Otro de los aspectos son las disposiciones del alta mar, que no van de acuerdo con la reglamentación de los Estados ribereños, -- siendo un problema complejo al encontrar múltiples divergen-- cias.

Ahora bien, la legislación interna de los Estados ri bereños, no es el problema que queremos hacer resaltar, sino -- más bien el problema de legislar adecuadamente, donde se puedan obtener logros en beneficio de la Comunidad Internacional sin -- limitación de jurisdicciones, ni soberanías o fronteras de los

Estados.

En el año de 1962, se celebró la Conferencia Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Hidrocarburos; con el objeto de modificar la Conferencia celebrada en 1954, implementando las disposiciones planteadas en la Convención de ese año; se considera que los Estados signatarios de la Convención se adhirieron a la Convención de Londres de 1962, en donde participaron también grandes potencias de la navegación marítima, ratificándola.

En esta Convención se establece el límite de las descargas de los buques, que solamente lo podrán efectuar a 100 millas de la tierra más cercana, esa distancia se medirá a partir de la línea de base 100 millas adentro, al igual de la que sirve para medir el mar territorial.

El artículo 2o. de la Convención establece, las excepciones para los buques de pesca de ballena, buques de guerra y buques de poco calado; además dispone que los buques de más de 20,000 toneladas de peso bruto que transporten hidrocarburos, se les prohíba arrojar éstos, o bien que cuenten con dispositivos apropiados para vertir los desechos que tengan que ser arrojados al mar, previniendo así, la contaminación ma

rina.

El anexo B de la Convención, establece el tipo de estadísticas y medidas, así como las prohibiciones de vertir hidrocarburos en el mar. Otras de las disposiciones del Convenio, que ya estaban planteadas en el año de 1954, son las de que a los buques, se les deberá aplicar los reglamentos del pabellón que enarboles, o bien la legislación del Estado en el cual se matricularon. Los Estados responsables, deberán aplicar las sanciones de acuerdo a las disposiciones del Convenio y a la legislación del pabellón que enarboles.

La Convención de 1962 en realidad no aportó preceptos jurídicos para prevenir y controlar la contaminación, simplemente fue una copia de la Convención de 1954, por lo que prolongó las imperfecciones de esa Convención.

Los estudios elaborados por organismos internacionales e instituciones privadas que colaboran con los Estados para determinar la contaminación, y sus fuentes o medios por los que el hombre pueda desechar la gran cantidad de sustancias que emplean en la elaboración de sus productos, han dado bases para dictar medidas de prevención, así como los dispositivos adecuados para el control de la polución.

Podemos señalar que las principales fuentes de la contaminación son las siguientes: vertimientos y descargas a través de la atmósfera, los ríos, los estuarios, las cloacas y las tuberías.

De esta manera después de analizar el origen del problema, los Estados han celebrado acuerdos para regularizar este tipo de necesidades del hombre, como la resolución 2,749 -- (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, en donde se llegó a establecer disposiciones cautelares, con la finalidad de regular este tipo de desechos e implementar dispositivos para convertir las sustancias nocivas en elementos inocuos, protegiendo así el desarrollo y futuro de las especies marinas.

La promoción de los Estados contratantes para controlar las fuentes de contaminación, y el establecimiento de dispositivos para evitar el esparcimiento de sustancias nocivas, bien sea por accidentes o por circunstancias ajenas a esos Estados.

Así mismo el establecimiento de zonas de protección, con la finalidad de que las especies marinas se desarrollen en un estado natural, se protegerá también las zonas biológicas y se regularizarán los vertidos de sustancias por medio de procedimientos estándar y estadísticas que controlen los vertimien--

tos. Estos puntos fueron los que se expusieron en la Convención sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, en su artículo 1o.

Los Estados signatarios adoptarán medidas de acuerdo a su avance científico y posibilidades económicas, en forma individual; esta disposición la encontramos en el artículo 2o. - de la Convención.

Podemos interpretar que la Convención en estudio dicta disposiciones que no van de acuerdo a la política interna--cional, ya que los Estados son variados, con necesidades diversas, es decir la economía de los Estados y el presupuesto para investigaciones científicas, así como el avance técnico, en --ocasiones no se destina a controlar la contaminación, sino que más bien se le dedica a gastos primordiales de acuerdo a la necesidad económica, sociológica, política, cultural, etc.

La Convención en su artículo 6o. establece el nombramiento de un organismo que se encargará de autorizar los vertimientos de descarga de sustancias nocivas, llevar el registro de la cantidad y tipo de esas.

Las autoridades de la Convención, podrán otorgar permisos para cargar y descargar sustancias de alto riesgo, dichas

autorizaciones se proporcionarán a los buques matriculados, - o que enarboles el pabellón de los Estados.

La Expedición de licencias y permisos se harán de - acuerdo al criterio de la autoridad competente de la Conven-- ción, aplicando lo establecido en la parte general y sus ane-- xos.

Del análisis del artículo 8º., podemos desprender - que las partes del presente Convenio, realizarán acuerdos re-- gionales, tomando como base las disposiciones de este Conve-- nio, en donde se establezcan procedimientos y métodos de acuer-- do a la región geográfica que se trate de proteger de la conta-- minación, incrementando reglamentos de prevención y dispositi-- vos para vertir sustancias que puedan afectar la ecología ma-- rina.

Creemos que los Estados participantes deberán fomen-- tar:

- a) La capacitación del personal científico.
- b) El suministro del equipo e instalaciones y servicios neces-- rios para investigación, vigilancia y control.
- c) La evacuación y tratamiento de desechos y otras medidas para prevenir o mitigar la contaminación causada por vertimiento.

El artículo 12o. de la Convención nos señala que - los Estados parte se obligarán a adoptar medidas encaminadas a prevenir la contaminación por hidrocarburos, por transporte de sustancias nocivas, por elementos nucleares, o que desprendan radiactividad, por elementos químicos, o bien por armas - bacteriológicas o que se empleen como tal, por otras sustancias como pueden ser las que se desprendan de plataformas petroleras, de la explotación minera, incluyendo los experimentos científicos con alto riesgo de contaminación

Los Estados del globo terráqueo, como ya lo expusimos, han tratado de prevenir la contaminación por todos los me di os posibles a su alcance, sin embargo hasta nuestros días ha sido un tanto infructuoso, pues como hicimos notar en el anál is is de esta Convención, se incurrió en plantearlo en forma -- irregular, es decir, al arbitrio de los países participantes, - por lo que no se cumplió con el objetivo de prevenir la polu-- ción.

El Convenio sobre la Prevención de la Contaminación - del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, se cele-- bró en la ciudad de Londres con sus representantes plenipotenciaia ri os, que fueron designados por los Estados que formaron parte - del Convenio.

Dicho Convenio se llevó a cabo en el año de 1972, - ratificándose por los países firmantes en el año de 1973, en - cuatro textos depositados en la Organización de las Naciones - Unidas, autenticándose conforme al Derecho Internacional Públi-
co.

2.- LA VIGILANCIA EJERCIDA POR DIVERSOS ORGANISMOS
INTERNACIONALES PARA EVITAR LA CONTAMINACION Y SUS EFECTOS

Por su naturaleza jurídica de los órganos de vigi--
lancia creemos que es un caso específico que se debe tratar --
por separado, y además por los efectos jurídicos internaciona-
les, que pueden ocurrir en la comunidad internacional.

La tercera CONFEMAR ha tenido a bien crear un orga-
nismo que se encargue de dirimir las controversias que se pre-
sentan en el Derecho del Mar. El Tribunal de Derecho del Mar-
tiene un futuro trascendental en relación con los Estados con-
litoral, además el avance de esta institución, para resolver -
controversias entre esos Estados.

Los Estados participantes de la CONFEMAR se interesa-
ron sobremanera cuando se expuso el organismo que se encargase
de las controversias marítimas, al emerger este tema tan delica-
do entre los exponentes se hizo notar lo interesante e impor--
tante de esta institución, pues en las manos de los juzgadores
se ponen intereses diversos, así como casos variadísimos y com-
plejos, de donde depende la armonía de la comunidad internacio-
nal, ya que por medio de las resoluciones que se obtengan de --

los casos expuestos ante el Tribunal de Derecho del Mar se -
garantizará la paz de la comunidad mundial.

Lo antes manifestado lo afirmamos con la transcrip-
ción del párrafo siguiente:

"El Tribunal de Derecho del Mar es uno de los medios
que contempla dicho texto para la solución pacífica de las con-
troversias, junto con otros tradicionales como la Corte Inter-
nacional de Justicia y el Arbitraje. Su composición y funcio-
nes aparecen en el estatuto correspondiente, que forma parte -
del texto como Anexo V. Las diferentes secciones que consta -
este anexo se refieren a la organización del Tribunal a su com-
petencia, procedimiento, Sala de Controversias, de los Fondos
Marinos y a reformas". (45)

La constitución del tribunal se elegirá por votación
secreta, con un número de miembros de 21; los cuales serán --
los que tengan un reconocimiento mundial de su integridad y --
equidad, con una capacidad elocuente en los conocimientos de -
los derechos del mar. Los sistemas jurídicos que se apliquen

(45) Vargas A. Jorge. Op. Cit. página 259

se elegirán por efectividad, es decir que el procedimiento -
empleado para resolver las controversias jurídicas se ade--
cúen a éstas, dicha selección se hará por los integrantes -
del tribunal, esas disposiciones las encontramos en el ar--
tículo 2º del anexo V.

El secretario general de las Naciones Unidas convo-
cará a asamblea general a los Estados participantes, para que
expongan a los juzgadores en lista secreta que deberán ser 2--
por cada Estado signatario. Dichos proponentes se elegirán -
por votación secreta, esta regulación la señala el artículo -
4º.

Los funcionarios elegidos del tribunal durarán en -
sus cargos 9 años y podrán ser reelegidos por los Estados par-
ticipantes; la competencia del tribunal se establecerá en los
estatutos de la Tercera CONFEMAR debiendo resolver las contro-
versias que se le planteen. Además resolverán controversias
de otros instrumentos que se encuentran dentro del marco de -
competencia del tribunal, conforme lo establecido en el ar--
tículo 23.

La resolución será debidamente motivada, agregando -
el nombre de los ponentes y si hubiese opiniones disidentes -
se manifestarán en los considerandos.

Debemos agregar que el fallo emitido será obligatorio para las partes en el litigio, debiendo cumplir las resoluciones que tendrán carácter de definitivas, esas características son las que deberán de contener las sentencias del tribunal y las encontramos señaladas en los artículos 32 y 35. Podemos opinar que dentro del propio tribunal encontramos una subdivisión para resolver controversias de los fondos marinos con las mismas características y competencia que emite dicho tribunal. Es decir el Tribunal de Derecho del Mar está integrado por 9 miembros, los cuales a su vez se subdividen o integran en salas, que se encargarán de resolver las controversias entre los Estados o bien entre un particular y un Estado, y entre un organismo internacional y el Estado, (afectado o afectante).

Los miembros que integran la Sala de Controversias de los Fondos Marinos son 11, los cuales son elegidos por la Asamblea de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, dicha disposición se desprende del artículo 158 inciso iii.

Continuando con el análisis de la integración del tribunal podemos agregar que la función de la Sala será la de resolver las controversias entre un Estado participante y la Autoridad, las decisiones tomadas en la Asamblea General serán de carácter obligatorio y las transgresiones que se hagan

por el Consejo y otro Estado signatario, constituirán una -- obligación a las disposiciones de la Tercera CONFEMAR.

También se le considera como violación el mandato - de la autoridad dirigido a una nación que forma parte de di-- cha Convención.

Las personas físicas o morales con nacionalidad de- un Estado parte y que tengan contrato de actividades en la zo- na deberán cumplir las disposiciones a las que se obligó al Estado del cual son integrantes.

Los derechos de los integrantes de la Autoridad y la prioridad de suspensión de éstos siempre y cuando emanen de la resolución que se haya dictado en la Sala, esto nos lo señala - el artículo 187.

Así mismo la competencia de las Salas se aplicará a - los Estados que se hayan obligado en relación con la Convención. Ahora bien, la Sala extiende su competencia para los nacionales que contraten con otros Estados, obligándose con el cumplimien- to de las disposiciones que dicte la Autoridad; los nacionales que formen parte de los Estados integrantes de la Convención de- berán cumplir con los contratos de actividad en la zona, de lo - contrario las Salas podrán intervenir, para dirimir las contro-

versias entre nacionales de los Estados que formen parte de la Convención, lo anterior lo desglosamos de la interpretación -- del artículo 189.

Las opiniones consultivas de la Sala se otorgarán -- por petición de la Asamblea o cualquiera de sus órganos o bien del Consejo, dichas resoluciones u opiniones serán de carácter jurídico en los cuales intervengan sus órganos tal y como lo -- establece el artículo 190.

Como ya lo hicimos notar anteriormente, la Sala está facultada al igual que el Tribunal de Derecho del Mar, sin embargo la podemos considerar como una pequeña corte judicial -- dentro del tribunal.

Los organismos de vigilancia se han expuesto conforme a los principales organismos internacionales con una función específica, en los cuales siempre serán de guardar el orden entre los Estados integrantes de la Comunidad Internacional.

El conocido caso del estrecho de Corfú, es una muestra más de que los órganos de vigilancia cumplen con su función, que si bien es que el estrecho de Corfú estaba dinamitado, en los años de 1946, por lo que ocasionó daños a embarcaciones inglesas, los cuales reclamaron al Estado Albanés la --

responsabilidad de daños a terceros; ahora bien, el caso de nuestro estudio en este punto no se refiere a la responsabilidad internacional, pero nos plantea cómo la Corte Internacional de Justicia debe resolver las controversias que surgieran y que pudieran surgir entre los Estados, siguiendo un procedimiento previamente establecido con principios, leyes y reglamentos internacionales, aplicándolos conforme al Derecho Internacional Público.

El estrecho de Corfú es un caso más en donde se presenta el problema de la contaminación, ya que en él, a causa de la Segunda Guerra Mundial (1946) se encontraba con minas bélicas que obstruían la navegación y además era un grave peligro para ella, ocasionando la polución marina, por artefactos y substancias que se desprendían por las explosiones.

Los precedentes de casos juzgados por contaminación son numerosos y nos referiremos a ellos, para hacer notar a los organismos de vigilancia que existen en el Derecho Internacional Público, ahora bien, el caso Trail Smelter fue de gran importancia dejando antecedentes de laudos arbitrales por daños transfronterizos entre los Estados Unidos de Norteamérica y el Canadá.

La importancia del arbitraje entre estos dos Estados es de gran relevancia por lo que de éste se puede inferir la importancia que tiene la contaminación transfronteriza efectuada por terceros Estados, originándoles un daño a sus vecinos por lo que resulta difícil dar una solución a este tipo de problema. Por lo que hubo necesidad de integrar la Convención Internacional Conjunto se comenzó a reunir por las protestas de los Estados Unidos a la Gran Bretaña en el año de 1928. La protesta del primer Estado contra Gran Bretaña fue en razón de que el Canadá era un protectorado de Gran Bretaña, ahora bien, la Comisión fue reunida en esos años para dirimir la controversia entre estos dos países. En esta reunión se llevó a cabo todo un procedimiento jurídico, en el cual se presentaron pruebas, se desalojaron en la audiencia exámenes científicos, técnicos, peritajes, alegatos por los abogados representantes por cada una de las partes.

En esta primera resolución se dictó que el Canadá debería indemnizar a los Estados Unidos de Norteamérica, así como la reducción de gases que emanaran de la Fundición denominada Trail. La indemnización cubría un período de aproximadamente un año, es decir del 28 de febrero de 1931 hasta el 1^o de enero de 1932.

Los Estados Unidos tiempo después se inconformaron en contra de Canadá nuevamente en vista de que la sentencia dictada en favor de éstos, no satisfacía ni cubría los grandes daños que seguían recibiendo sus fronteras por causa de la contaminación. Estos Estados tuvieron que celebrar un convenio o acuerdo de arbitraje, para poder solucionar el problema de la polución, firmando este acuerdo el 15 del mes de -- abril de 1935 en la Ciudad de Ottawa.

El artículo III del acuerdo establecía cuatro cuestiones fundamentales que fueron:

- 1.- Estableciendo un período del 1º de enero de 1932 hasta el año de 1935, y el tipo de indemnización que debería pagar el Canadá.
- 2.- De conformidad con la resolución anterior el que la Fundición Trail cumpliera con dicha sentencia.
- 3.- Por los precedentes que se tenían de la Fundidora Trail, ¿qué medidas o reglas deberían de adoptar para poder cumplir con lo resuelto?.
- 4.- La indemnización o indemnizaciones que el tribunal dictara para resarcir los daños ocasionados.

Es de hacerse notar que el tribunal debería de resol

ver de conformidad con los lineamientos para prevenir la polución, legislada en los Estados Unidos, así como los princi--pios, leyes y jurisprudencias internacionales aplican el procedimiento jurídico internacional.

Hay que señalar que los Estados Unidos y el Canadá -
tuvieron varios períodos o contiendas por motivo del caso --
Trail Smelter por provocar la contaminación transfronteriza; -
celebrando por este motivo, procedimientos de laudos arbitra--
les como el del año de 1931 obteniendo una resolución favora--
ble a Estados Unidos. Sin embargo, el Canadá no adoptaba las-
resoluciones por lo que se celebró un acuerdo y otros dos arbi
trajes en el año de 1938 y la resolución de 1941, en la que se
reafirmó la sentencia de 1935 quedando como cosa juzgada, cau-
sando los efectos legales dictados por el tribunal.

Ahora pasaremos al estudio de El Grupo de Expertos -
en Aspectos Científicos de la Contaminación Marina (GEACCM) que
participó en la Organización Meteorológica Mundial exponiendo -
que deberían de crearse organismos que vigilaran la polución --
marina así como los orígenes de éstas; el planteamiento fue --
examinado por el organismo (COI) Comisión Oceanográfica Intergu
bernamental de la UNESCO, que es otro de los organismos que co-
laboran con la ONU.

La Convención Internacional para la Prevención de la Polución de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, que se celebró en el año de 1954 y se suscribió a la (OCMI) en el artículo XIII de la Convención, en donde se obligan los contratantes a resolver sus diferencias ante un organismo de carácter internacional como en la Corte Internacional de Justicia quien dirimirá el conflicto entre los Estados.

El Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos de 1969 celebrado en Bruselas cuenta al igual que otros tratados, con un órgano de vigilancia que se encarga de hacer cumplir los estatutos a los que se obligan los Estados contratantes, quienes designarán al órgano u oficina en la Asamblea General.

Enunciaremos las conferencias, convenios y tratados, en los que se constituyó un órgano de vigilancia que obliga que las partes cumplan los estatutos que se establecieron en la celebración de los convenios, por lo que podemos aseverar que en realidad todos los tratados cuentan con la estructura de organismos encargados de la vigilancia, es por esto que únicamente mencionaremos las denominaciones de los siguientes convenios:

Conferencia Jurídica Internacional sobre Daños Causados por -
la Contaminación de las Aguas del Mar (1969).

Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de -
Daños Debido a Contaminación por Hidrocarburos (1969).

Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio Internacional so
bre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debido a Contamina--
ción por Hidrocarburos (1969).

Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Inter-
nacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por
Hidrocarburos (1971).

Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio Internacional --
Sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemniza--
ción de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos del --
año de (1971).

Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil por Daños -
Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocar-
buros (1969).

Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y -
los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Me--
dio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias -

Nocivas (1980).

Convenio entre los Estados Unidos de América y los Estados Unidos Mexicanos sobre Cooperación para la Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente en la Zona Fronteriza (1983).

Los organismos a quienes se les ha encomendado el vigilar los preceptos jurídicos que exponen las múltiples convenciones, acuerdos, tratados y protocolizaciones para prevenir, controlar, regular y minimizar la polución en la ecología marina se han designado por los integrantes de las convenciones, como podemos citar el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias de 1972, celebrado en la ciudad de Londres; en donde textualmente en su artículo VI, párrafo d) nos dice:

"Vigilar y controlar individualmente o en colaboración con -- otras partes y con organizaciones internacionales competentes - las condiciones de los mares para fines de este convenio".

La Convención Internacional para la Prevención de la Polución de las Aguas del Mar por Hidrocarburos aprobada por - el Senado en el año de 1951, siendo ratificada en 1954 para pu blicarse posteriormente en el año de 1956. En esta convención también se contempla la necesidad de estructurar un órgano de -

vigilancia, señalándolo en el artículo XIII por la presente -
convención.

Las divergencias que se tengan por la aplicación de los preceptos del convenio se tendrán que exponer en la Corte Internacional de Justicia como organismo superior, donde se - difieran las controversias de los Estados en litigio, a menos que éstos consideren someterse a arbitraje.

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamen- tal se encargará de las funciones como órgano de vigilancia, - en la presente convención de conformidad con los Estados parti- cipantes. Esta organización en el Derecho Internacional Públi- co es de un peso político jurídico de gran alcance pues como - su denominación lo indica, fue estructurada para atender los - asuntos marítimos a nivel mundial.

En el plano internacional la colaboración de los Es- tados ribereños es trascendental para legislar en materia de - contaminación, y lo que es más relevante la prevención que pue- dan establecer para evitar los daños a la ecología marina.

Es importante hacer notar la enorme participación -- del Estado mexicano en la cooperación con organismos regiona--

les, tan es así que se han implementado métodos standar por la marina de los Estados Unidos Mexicanos, en lo concerniente a vigilar y aplicar reglamentos que protejan la zona económica de México.

3.- PLANES DE EMERGENCIA QUE SE HAN ADOPTADO PARA PREVENIR, REDUCIR O CONTROLAR LA CONTAMINACION DE LOS MARES

Ahora estudiaremos algunos organismos internacionales que han incorporado planes de emergencia para prevenir, reducir o controlar la contaminación marina, iniciaremos con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, quien es otro de los organismos que pertenece a la ONU, para resolver las posibles controversias que pudieran surgir entre los países costeros, o entre países de la navegación que se encarguen de realizar el servicio de transporte.

Dicho organismo se creó a partir de 1959, encomendándosele los problemas de la navegación, así como el de crear zonas de protección, entre otros objetivos de esta organización.

Asimismo debemos de señalar que esta organización ha aportado numerosos avances dentro de la investigación científica

ca marítima, y en preceptos jurídicos que se han establecido en las convenciones celebradas en el seno de ésta, y suscribiéndose en la organización de las Naciones Unidas.

La Organización Intergubernamental reúne aproximadamente a 70 países, que tienen estrecha relación con los asuntos marítimos, ya sea que cuenten con litorales, o bien, que se dediquen a la navegación, igualmente ha proporcionado grandes adelantos dentro de la contaminación marítima, sin embargo, a raíz del accidente de la embarcación libanesa Torrey Canyon, se tuvieron que tomar medidas rigurosas para prevenir estos -- percances, por los cuales se incrementó la polución marina; ya que estas embarcaciones transportan grandes cantidades de hidrocarburos. El consejo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, tomó cartas en el asunto para decidir -- en colaboración con el Consejo de Seguridad Marítima. En el -- año de 1967, inmediatamente después del percance al petrolero, en la Asamblea de las Naciones Unidas se dictaron medidas nece sarias para evitar este tipo de siniestros, hasta el año de -- 1968.

Posteriormente al accidente ocurrido al petrolero -- Torrey Canyon, se implementaron técnicas que consistieron en --

18 puntos, precisamente para evitar este tipo de perjuicios, protegiendo así, a los mares del peligro de la contaminación.

Podemos afirmar que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, ha planteado importantísimos sistemas técnicos relacionados con planes de contingencia como podemos afirmarlo en el párrafo siguiente:

"El consejo de la OCMI, ha trabajado arduamente en la elaboración de un anteproyecto de convenio, abarcando mayormente los aspectos técnicos de la prevención de la contaminación del mar por los buques..." (46)

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental ha logrado grandes avances en la investigación científica, medios técnicos, y preceptos jurídicos en sus sesiones celebradas años atrás, cumpliendo con los objetivos planteados -- por la Organización de las Naciones Unidas, quien le encomendó esa labor, así como a sus consejos y organismos encargados del gravísimo problema de la contaminación marina, implementando y adoptando procedimientos técnicos encargados de prevenir

(46) Henaine Hernández Reyna, Tesis La Contaminación del Medio Marino, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, - Universidad Nacional Autónoma de México, Publicación - México 1972, páginas 126-127.

la polución por medio de planes de emergencia.

Se ha tenido intervención por planes de contingencia a cargo de organismos regionales e internacionales, además de otras corporaciones competentes.

Podemos citar el Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la contaminación de las aguas del mar. La creación de este grupo de expertos fue a instancias de la ONU, en participación con diversos organismos como son: la FAO, la OMS, la UNESCO, la OCMI, la OMM y la OIEA; quienes aportan expertos en la materia de la contaminación y otros aspectos, encargándose del asesoramiento técnico para prevenir la contaminación y la lucha contra este mal. Este organismo celebró su primera sesión en el año de 1969, reuniéndose periódicamente los expertos en la materia, quienes son designados por las organizaciones ya mencionadas. Estos expertos implementan medidas estándar, técnicas y adoptan procedimientos que se encargan de prevenir la contaminación marina, señalando sistemas de emergencia para evitar los percances marítimos, que en la actualidad son frecuentes y que acarrearán grandes problemas por el tipo de sustancias que se transportan.

La labor futura de este grupo de expertos, promete --

prever un cierto número de medidas técnicas, así como una base práctica para el control de la contaminación del mar, labor que ha sido muy dinámica en los últimos años.

Continuando con el estudio de los planes de emergencia a nivel internacional relativos a la contaminación, debemos hacer notar la Convención de 1954 celebrada en la Ciudad de Londres, con la participación de los cancilleres designados por sus gobiernos, celebrándose así la Convención Internacional para la Prevención de la Polución de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, se establecieron medidas de emergencia, esto lo señala su artículo 7o. del cual transcribimos lo siguiente:

"Todos los buques deberán contar con un dispositivo que impida que el desprendimiento de aceite o diesel empleado en sus máquinas, pueda ser arrojado al mar sin antes haberse degradado; el dispositivo del cual nos habla el artículo 7o. se deberá instalar a más tardar un año después de la celebración -- del Acuerdo".

El artículo 8o. de la presente Convención, nos señala que todos los puertos que se hayan inscrito, deberán cumplir con las instalaciones necesarias y adecuadas para el desalojo de sus dispositivos en los buques, o bien el agua del las

tre de sus tanques, o del lavado de aquellos, para evitar que las aguas en la zona del puerto sean contaminadas. Estos dispositivos tendrán que ser instalados cuando menos tres años - después de haberse ratificado el convenio, notificándolo a la oficina como organismo coordinador y responsable del Convenio.

Los tratados han establecido en sus objetivos principales, los planes de emergencia, previendo los sucesos que puedan ocurrir como resultado de los riesgos de la navegación, es por esta razón, que el Acuerdo de Cooperación entre los - Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas, nos habla de las medidas de emergencia, previendo y evitando con dichas medidas la polución de sus aguas, lo antes expresado lo confirmamos citando el artículo 10. en su parte primera del presente Acuerdo que nos dice:

"Las partes convienen en establecer un Plan Conjunto de Contingencia entre México y los Estados Unidos de América sobre contaminación del Medio Marino por derrames de hidrocarburos u -- otras sustancias nocivas, (en adelante "el Plan") con el fin - de desarrollar medidas que permitan tratar incidentes contami-

nantes y de garantizar una respuesta adecuada en cada caso -- que pueda afectar de manera significativa las áreas definidas en el artículo VII".

El Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos - Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contamina-- ción del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras -- Sustancias Nocivas, en su Anexo 4b, lo podemos enunciar como - normas o medidas de contingencia que se establecen en los - - acuerdos, convenios y tratados. Demostrando así que estos ing trumentos suscritos en la Organización de las Naciones Unidas preven la contaminación marina y reglamentan sistemas de emer- gencia, que se pueden dividir en las siguientes fases:

Fase I. Descubrimiento, notificación y alarma.

Fase II. Evaluación del incidente, consultas y acuerdos sobre la Respuesta Conjunta.

Fase III. Contención y medidas contra la difusión del contami- nante.

Fase IV. Limpieza y recuperación.

En la primera Fase, descubrimiento, notificación y - alarma, es cuando se registra un suceso, dándose la voz de -- alarma bien sea por el accidentado, o cuando la Autoridad de

la zona descubre el accidente, notificándolo de inmediato, para poner en práctica las siguientes Fases.

La segunda de las fases a la cual se le denominó Evaluación del incidente, consultas y acuerdos sobre la Respuesta Conjunta, y corresponde a la respuesta de los Estados que se establecieron en el Convenio de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, los cuales crearon un consejo encargado de las medidas de prevención, para aplicarlas en forma diversa, científicas y técnicas, así como sistemas de emergencia que se pusieran en práctica al momento de que ocurriese algún accidente dentro de sus zonas; además la cooperación regional de ambos países consistiría en adoptar procedimientos para cuidar las zonas de protección que fijaron los dos Estados, pero además la evaluación en la que se determinase el grado de contaminante derramado, así como la distancia en la que se esparciera, y los posibles daños que pudiese ocasionar a la ecología marina.

El anexo II del Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América Sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras sustancias nocivas, nos establece el equipo de --

Respuesta Conjunta que se desprende desde el artículo V de la Convención en estudio, en donde se citan las autoridades competentes, que fueron las que crearon este Consejo, para que cumpliera las funciones de organismo de emergencia, el cual deberá intervenir de inmediato a la creación y ratificación del Acuerdo.

Las autoridades mexicanas y las norteamericanas, designarán un presidente, cada quien con nacionalidad de su propio país, el que se encargará de vigilar e intervenir en las eventualidades que llegasen a suceder, poniéndolo en práctica las Fases que hemos venido analizando.

La tercera Fase referente a la Contención y Medidas contra la Difusión del Contaminante; son las medidas por las cuales se retienen o capturan las sustancias esparcidas, bien sea por procedimientos físicos, o la dilución de las sustancias por procedimientos químicos.

La cuarta Fase que se le llamó Medidas de Limpieza y Recuperación, es por medio de la cual se limpian las aguas marinas de las sustancias que fueron vertidas por los procedimientos y técnicas adecuadas y que se hayan establecido de común acuerdo entre los coordinadores del incidente con base en

lo establecido en el presente Acuerdo.

Los planes de emergencia empleados en el derrame del Ixtoc 1, vienen a mostrar las técnicas y la cooperación regional en el Derecho Internacional Público.

La importancia de los planes de emergencia en los accidentes marítimos es muy importante, es por esto que citamos el caso del Pozo Ixtoc 1, ya que la magnitud del derrame fue considerable. Entre otras tareas prioritarias, además del taponamiento del Ixtoc 1, se tenía que cuidar el posible daño que se pudiera ocasionar a la ecología marina, por lo que PEMEX, con ayuda de organismos internacionales, se avocaron a recolectar el petróleo esparcido por el Golfo de México.

Las grandes compañías petroleras, con experiencia de la explotación mar adentro, aportaron técnicos, maquinaria y conocimientos para recolectar el aceite derramado, consistente en recolectores (skimmers), que integraría los frentes de trabajo.

Las operaciones del rescate o recolección del petróleo se hicieron por un gran barco grúa pesado (Errick Ship) de 60,000 toneladas, denominado Tolteca, de nacionalidad extranjera que Petróleos Mexicanos había contratado con anterioridad.

Esta embarcación sirvió como alojamiento al personal técnico encargado de los recolectores y como taller de reparación a los instrumentos que se empleaban.

A la operación de recolección, asistieron diversidad de equipos con tecnología muy avanzada, dentro de los cuales podremos mencionar el (Oil Mop), este es un sistema integrado por una banda que circula sobre la superficie del mar, dicha banda estaba constituida por un tejido oleofílico que después de haber trapeado el mar, era exprimida por rodillos, este sistema tuvo gran éxito en sus primeras intervenciones.

Otro de los equipos que participaron en la contención del petróleo, estaba estructurado por barreras flotantes que al ser remolcadas iban capturando los hidrocarburos escapados en la superficie del Golfo de México. Esta serie de mecanismos fueron adicionados a embarcaciones pesadas para trasladar el petróleo capturado.

Los Estados Unidos de América, ofrecieron ayuda con un sistema denominado "Open Water Oil Containment Recovery System" que consiste esencialmente de una barrera marina muy resistente que se instala en forma de "U" a favor de la corriente, y en cuyo vértice lleva incorporado un sistema recolector -

de aceite y un sistema de bombeo.

Como hemos visto, los países cuentan con sistemas de emergencia para evitar una posible destrucción a su medio ecológico. Estos planes de emergencia se han incrementado en el plano internacional; tanto por instituciones privadas como por organismos intergubernamentales, aportando avances que puedan controlar los siniestros que ocurren en la actualidad.

México cuenta con sistemas integrados a la empresa paraestatal Petróleos Mexicanos, que es la encargada de la explotación petrolera en nuestro país. Eso no quiere decir que sea la única institución que se encargue de poner en práctica los planes de emergencia, pero sí es la principal promotora de dichos sistemas, como lo hacemos constar con el Plan Interno de Contingencias de Petróleos Mexicanos para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas en el Mar, 1982. Ahora bien, México participa en el plano internacional con estos sistemas, y aportando preceptos jurídicos por medio de tratados y convenios celebrados a nivel regional e internacional.

CAPITULO IV

LA CONTAMINACION MARITIMA EN EL DERECHO MEXICANO

- 1.- El Mar Territorial y su Zona Exclusiva.
- 2.- Fuentes de Contaminación en el Mar Territorial.
- 3.- La Contaminación en el Golfo de México, por la Explotación del Petróleo.
- 4.- Tratados celebrados por México en Materia de Contaminación Marítima.

1.- EL MAR TERRITORIAL Y SU ZONA EXCLUSIVA

De conformidad con la 9a. asamblea de la CONFEMAR - celebrada en Ginebra, el 27 de agosto de 1980. Con base en - los artículos 55 al 58 del Proyecto de Convención sobre Dere- chodel Mar, se estableció la acepción de zona económica ex-- clusiva de acuerdo con los países participantes.

La zona económica exclusiva se entiende como:

"un área situada más allá del Mar territorial y adyacente a - éste, que no se extenderá más allá de las 200 millas marinas y en la cual el Estado ribereño tiene: Derechos de soberanía - para los fines de exploración y explotación, conservación y - ordenación de los recursos del mar y de las aguas suprayacen- tes, y con respecto a otras actividades con miras a la explo- ración y explotación económica de la zona, tal como la produc- ción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos, jurisdicción... con respecto al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructu-- ras, a la investigación científica marina, a la preservación -

del medio marino y otros derechos y deberes.

En la zona Económica Exclusiva, todos los Estados - sean ribereños o sin litoral gozan de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinas y de otros usos del mar internacionalmente legítimos, relacionados con dichas libertades".⁽⁴⁷⁾

Esta zona tiene la soberanía del Estado para disponer de sus recursos vivos naturales e inorgánicos.

Los Estados ribereños, o sin litoral tienen el derecho de tránsito para sus aeronaves y embarcaciones, además -- pueden tender cables y tuberías submarinas para la comunicación. Estos Estados, en relación a la soberanía pueden disponer y legislar sobre pesca, así como la protección de zonas naturales, protegiendo los recursos con los que cuenta; debe de proteger el mar contra la contaminación que se derive de la exploración y explotación de los recursos incrementando medidas de prevención como pueden ser la promulgación de la legislación.

La zona exclusiva en América Latina, en el año de -

(47) Vargas Jorge A. "La Zona Económica Exclusiva de México", Universidad Nacional Autónoma de México, México 1980. - páginas 13-14.

1970 se le denominó como Mar Patrimonial. El llamado Mar Patrimonial en el plano internacional, fue debatido por múltiples tratadistas; los cancilleres representantes de los Estados que intervinieron en la Convención, llegaron a la conclusión de que el Mar Patrimonial o zona económica exclusiva, -- que como su nombre lo indica, es en razón a la economía, así como la finalidad de proteger determinada zona y delimitar -- ésta, es en función al patrimonio de los recursos con los que cuentan los estados ribereños.

A raíz de la tercera CONFEMAR, se propuso que los estados ribereños protegieran sus recursos, sin afectar los derechos de libertad como son: el tránsito de navíos y aeronaves, así como el tendido de cables y tuberías submarinos, -- que no afectan la jurisdicción ni la soberanía de los Estados del litoral. La zona económica exclusiva fue propuesta por los Estados africanos, para tratarse dentro de la tercera CONFEMAR.

La razón de estudio de la zona económica por separado del mar territorial, tuvo como razón el proteger los recursos de pesca, que son tan importantes para los países en vía de desarrollo como fuente de alimento. La zona como la

denomina Kenia, debe respetar los derechos de tránsito y el -
tendido de tuberías y cables submarinos, siempre y cuando no
se afecten los intereses de los Estados con litoral.

La propuesta de los Estados Africanos contó con el
apoyo de los Estados Latinoamericanos, dicha propuesta se es-
tablecía con la creación de una zona económica exclusiva inde-
pendiente al mar territorial, con un límite de 200 millas naú-
ticas, el criterio se debería aplicar conforme a las necesi-
dades de los países, así como la extensión y región geográfi-
ca y su ecología.

Visto lo anterior, consideramos que la Zona Exclusi-
va, es independiente del Mar Territorial con soberanía, de don-
de se pueden aprovechar los recursos naturales como son:

- 1.- La Pesca.
- 2.- Exploración y explotación de los recursos minerales, bien
sean recursos renovables o no renovables.
- 3.- El lecho marino de donde se pueden obtener recursos de la
flora y en general del Sistema ecológico.

Por otro lado, la soberanía también protege a los -
Estados Costeros de la intervención de las potencias, aplicando
una legislación en donde se promulgan reglamentos, leyes y esta

tutos para prevenir y controlar la contaminación dentro de su jurisdicción. Las leyes nacionales no deben de ir en contra de los principios internacionales armonizando con acuerdos y tratados, cooperando así con las regionales o a nivel internacional.

Ahora bien, otras de las características de la Zona Económica Exclusiva son las de:

- 1.- Libre tránsito para las aeronaves y embarcaciones extranjeras,
- 2.- El tendido de cables y tuberías submarinas.
- 3.- El último y más importante de los elementos que caracterizan a la zona económica es el del aprovechamiento de la explotación pesquera.

En los años de 1973 se establecieron propuestas con tres tendencias principales.

La primera consistía en que la Zona Económica Exclusiva debía formar parte del Alta Mar, con algunas excepciones para con los Estados de ciertas regiones del mundo; la propuesta la encabezan las principales potencias. Fundamentaban la tesis que el mar es parte de la Comunidad Internacional, y que si bien los estados ribereños forman parte de la comunidad, el

principal generador de los derechos, se deberían fundar sobre los derechos del mar. Que si bien es cierto que los Estados con litoral directamente aprovechan los recursos naturales, - no deberían de fundarse sobre los Estados costeros, que sólo podrían dejarse algunos derechos, para que aprovecharan los - recursos a favor de su población.

La segunda de las tesis fue planteada por los terri-torialistas como se les llamó a los Estados de Brasil, Ecua--dor, Panamá y Perú, quienes decían que el Mar Territorial debe ría extenderse desde la línea de base, hasta 200 millas náuticas.

Esta hipótesis se planteó con la finalidad de frenar la carrera expansionista de las grandes potencias; protegiéndose de aquellas y fijando un límite de mar territorial, en donde la soberanía de los Estados costeros fuese respetada, dándole las facultades moderadas a la Comunidad Internacional, como es el libre tránsito y el tendido de tuberías y cables submarinos, haciendo una subdivisión dentro del mar territorial que protegiera a los Estados costeros de su incremento de pesca y otros recursos naturales, así como la exploración, explotación e investigaciones científicas, dentro de ese territorio; respetan-

do la hegemonía en el plano internacional.

La postura intermedia como se le conoce a la tercera tesis planteada por Colombia, México y Venezuela, es la -- más idónea por no enfrentar a las potencias, basada en un derecho *sui generis*, además de proteger los derechos de la soberanía que eran los principales puntos que se debían de proteger. Esta tendencia no coartaba el derecho de navegación, ni estaba en contra de los derechos del Alta Mar, salvaguardando las facultades de aprovechar los recursos naturales de los Estados costeros, armonizando con las potencias y con los principios de Derecho Internacional, permitiendo el libre tránsito y el tendido de tuberías y cables submarinos.

El Estado Mexicano describe a la zona económica como una institución *sui generis*, con sus principios en el plano *internacional*, las opiniones de Jorge Castañeda se refieren a -- que la zona económica no es parte del mar territorial, y la *zona* no es parte del alta mar, o bien el que la zona sea un disfraz del alta mar, y que la zona económica es una institución nueva en el Derecho Internacional.

Queremos hacer notar que la Cancillería Chilena, fue promotora del empleo del término Mar Patrimonial, y quien dió el precepto por primera vez, fue Gabriel Valdés, ministro de -

Relaciones Exteriores del Gobierno Chileno, con la participación del asesor político del Ministerio de Ciencias, Eduardo Palma y el Jurista Edmundo Vargas Carreño, quien en forma más técnica lo expresó jurídicamente de la manera siguiente:

"Es el espacio marítimo en el cual el Estado ribereño tiene el derecho exclusivo de explotar, conservar y explorar los recursos naturales del Mar adyacente a sus costas y del suelo y subsuelo del mismo Mar, así como en general, a -- ejercer todas las competencias que resulten de su soberanía -- permanente sobre tales recursos". (48)

La Zona Económica Exclusiva es una institución nueva en el Derecho Internacional. La zona se considera de naturaleza híbrida, por tomar principios del alta mar y los derechos del mar territorial, mezclando dos figuras que producen una -- tendencia ecléctica con características particulares de naturaleza sui generis.

Esta institución cuenta con un régimen especial en -- el plano internacional, apoyándose en los principios de la -- CONFEMAR, bien sea en mayor o menor grado. El Estado mexicano

(48) Vargas Carreño Edmundo. América Latina y el Derecho del Mar, Fondo de Cultura Económica, México 1973, páginas -- 75-76

adoptó la zona económica exclusiva en el año de 1976, respetando la soberanía de los Estados ribereños, que colindan con los Estados Unidos Mexicanos; Esta adopción fue plasmada en la Carta Magna en el artículo 27 párrafo 8o., con la previa publicación del decreto en el Diario Oficial del 13 de febrero de 1976.

La Zona Económica Exclusiva, tiene como finalidad proteger la soberanía de los Estados costeros, así como la facultad para que los países ribereños aprovechen sus recursos vivos en favor de la población. Los Estados tercermundistas lograron un triunfo sobre las super potencias mundiales, estableciendo un régimen de Derecho dentro de la Zona Económica -- que bordean sus costas.

El Régimen jurídico específico de la Zona Económica Exclusiva, se refiere estrictamente al concepto de zona económica; únicamente queremos resaltar la idea de explotación de pesca, por considerarlo lo más importante al régimen jurídico del mar patrimonial. Los Estados podrán determinar la captura y tipo de especie, o bien otorgarán concesiones de pesca a -- otros Estados. Los Estados de la zona deberán promulgar, legislar e incrementar reglamentos para proteger la naturaleza y

el desarrollo de su zona exclusiva. El régimen jurídico específico lo regula el Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar, en los artículos del 55 al 75, Texto Oficioso de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra, Suiza.

Daremos un esbozo del origen del mar territorial, - se fundó en el concepto de soberanía, es decir, la soberanía era el poder que tenía un rey sobre sus súbditos, considerándolos como propiedad, incluyendo el territorio. La extensión del territorio con la que contaba el soberano, se extendía a sus costas; en tiempos remotos, la soberanía en el mar se medía hasta donde llegase la voz humana, posteriormente la distancia se midió por lo que el hombre alcanzara a ver; gradualmente los Estados fueron avanzando en sus conceptos, y con ello los problemas entre éstos. Hugo Grocio dió la teoría de la soberanía en el Mar Territorial, la cual se medía por el alcance de la bala de un cañón, que era de tres millas marinas - en ese tiempo; otros juristas siguieron esta teoría, como Cornelius Van Bynkershrek, quien manifestó que el imperio sobre las tierras, alcanza hasta donde termina el poder de las armas.

La Liga de las Naciones se reunió en la Haya en 1930,

para reglamentar sobre esta materia, aunque fue un fracaso: - las Conferencias de Ginebra de 1958 y 1960 de CONFEMAR, primera y segunda respectivamente, que al igual fracasaron en la regulación del Mar Territorial. Sin embargo en la 3a. CONFEMAR, se llegó al acuerdo de las 12 millas del Mar Territorial.

El Mar Territorial por ser una prolongación del territorio, ha tenido una importancia trascendental en tratados tanto bilaterales como multilaterales. El concepto de Mar Territorial, se encuentra en dos importantes tratados como son: La Convención de Ginebra de 1958, y el Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación, que dispone lo siguiente: - "La soberanía del Estado Ribereño se extiende, más allá de su territorio y de sus aguas interiores y el caso de los Estados archipelágicos, de sus aguas a la franja del Mar Adyacente designada con el nombre de Mar Territorial. Dicha soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre el Mar Territorial, - así como el lecho y al subsuelo del Mar". (49)

Podemos deducir el significado de Mar Territorial como la prolongación del territorio al Océano, con una soberanía

(49) García Villanueva José Fernando, Tesis Establecimiento, - Delimitación, Administración y Explotación de las Distintas Zonas Marinas en México, Universidad Nacional Autónoma de México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Aragón 1982, páginas 79-80.

nia para su aprovechamiento del lecho marino, ya sea el suelo o el subsuelo, con la explotación y exploración de éstos, además con facultades de explotación en fauna y flora, así como la prevención y protección de su territorio. El paso inocente suprayacente de aeronaves y buques, siempre y cuando respeten los lineamientos del Estado costero.

La naturaleza jurídica de este punto, ha tenido gran relevancia. La soberanía que ejercen los Estados con litoral en el mar subyacente es irrefutable.

La Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, dispone en su artículo lo.:

"La soberanía de un Estado se entiende fuera de su territorio y de sus aguas interiores a una zona de Mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de Mar Territorial". (50)

En la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en su sesión plenaria, se propuso la anchura del Mar Territorial, esas tesis fueron encabezadas por México y la India; en ellas se planteaba que la anchura -

(50) Vargas A. Jorge y Vargas Carreño Edmundo. Op. Cit. página 162.

del Mar Territorial debería de ser de 12 millas náuticas; a pesar de ello no fue aprobada la tesis propuesta por México por no cumplir la votación de las dos terceras partes de los integrantes de la Convención, tal como lo informó el Canciller Alfonso García Robles, quien fungía como representante de la Delegación Mexicana.

La fórmula sustentada por México y la India en la primera Comisión, era un tanto flexible para los Estados ribereños, en cuanto a la anchura de su Mar Territorial. Esta anchura sería de acuerdo a las necesidades del Estado costero, hasta un límite de 12 millas náuticas.

Esta flexibilidad tuvo como consecuencia el no enfrentarse a las potencias marinas, no obstante sí frenaba las aspiraciones de expansionismo, al fijar un límite de 12 millas y a la vez se protegía la soberanía de los Estados tercermundistas.

El Comité Jurídico Interamericano de la OEA, ha apoyado las propuestas de los países latinoamericanos referentes a la anchura del Mar Territorial, una de las propuestas que incrementa dicha teoría, es la de Río de Janeiro de 1956, en donde se propone a los Estados Latinoamericanos, participar --

con propuestas de estatutos que reglamenten el espacio marino de sus litorales.

Una de sus principales teorías fue la de Río de Janeiro, la cual expuso que las 12 millas del Mar Territorial sean medidas desde la línea de base hacia el mar adentro. Así como la de una zona adyacente al Mar Territorial, en donde se aprovecharon los recursos naturales.

Los Estados latinoamericanos manifiestan su interés por medio de los Estados Unidos Mexicanos, a dar a conocer -- los Principios de México sobre el Régimen Jurídico del Mar, -- aprobado por el Consejo Interamericano de Jurisconsultos en su tercera sesión plenaria en el año de 1956. Así mismo el deseo de ampliar su Mar Territorial, cristalizó en la tercera CONFEMAR, en el artículo 3o. del Proyecto de Convenciones sobre el Derecho del Mar.

Ahora bien, aseveramos lo antes expuesto de la siguiente manera.

"Las consideraciones anteriores no se aplican a Brasil, Ecuador y Panamá, que en este momento cuentan con un mar territo--

rial de una anchura de 200 millas náuticas. Sin embargo estos tres casos de ningún modo contradicen la postura que han mantenido en la materia el resto de los países del continente latinoamericano". (51)

Después de haber estudiado el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva, resaltaremos las características de cada uno de estos puntos, así como la comparación del Alta Mar, con la finalidad de situar el régimen jurídico del Mar Patrimonial, Mar Territorial y Alta Mar.

El Mar Territorial, es la faja del océano que bordea el Continente, en donde se tiene la plena soberanía de éste, además el aprovechamiento del lecho marino y sus recursos vivos, la exploración y explotación de los recursos naturales. La soberanía del Estado puede ser ejercida en el espacio suprayacente del mar territorial.

La Zona Económica Exclusiva, no es prolongación del territorio, sino que cuenta con un régimen jurídico específico; ahora bien, la soberanía del Estado sólo se ejerce en los recursos naturales, renovables y no renovables.

(51) Vargas Jorge A. Contribuciones de la América Latina al Derecho del Mar. 1ª edición. Universidad Nacional Autónoma de México, México 1981, página 37.

El Alta Mar, no es propiedad ni forma parte de un - Estado, se considera parte de la Comunidad Internacional; sobre el Alta Mar no se ejerce soberanía alguna.

La segunda característica del Mar Territorial, es - el Derecho del paso inocente a terceros, es decir; a buques, - y aeronaves de países extranjeros; la soberanía es ejercida en la explotación de los recursos naturales, así como a la soberanía de las islas que se encuentren en el Mar Territorial - bien sean naturales o artificiales; esta soberanía se extiende a plataformas y estructuras que se dediquen a la exploración y explotación. La soberanía es ejercida en las investigaciones científicas que se realicen en la faja marina, la protección - y preservación del medio marino es otro de los factores de soberanía de la faja costera.

La Zona Económica Exclusiva, cuenta con los derechos de libertad de navegación, equivalente al paso inocente, al -- Mar Territorial, así como la libertad de sobrevuelo en el espacio del aire suprayacente. Otra de las facultades de la jurisdicción en la zona es la de preservar y proteger los recursos naturales como obligación con la Comunidad Internacional. La - Jurisdicción que ejerce el Estado en las plataformas, estructu-

ras, islas artificiales, que dan lugar a la aplicación de un régimen de derecho, extendiéndose a la investigación científica que puedan realizar.

La libertad en el Alta Mar, es más amplia en cuanto a los derechos que les otorga a los Estados, siempre y cuando se apeguen a los principios y reglamentos del Derecho Internacional Público, los Estados tienen la libertad de pesca, de navegación o libre tránsito, en el tendido de tuberías y cables submarinos y en sobrevuelos. La libertad se extiende a la investigación científica, así como a la creación de islas artificiales, que armonicen con el Derecho Internacional Público, la prevención, protección y disminución de la contaminación en el Alta Mar, conforme a las costumbres, principios, reglamentos y tratados en el Derecho Internacional Público.

La anchura del Mar Territorial en la actualidad es de 12 millas náuticas, que convertidas al sistema métrico decimal es de 22,224 mts.

La extensión del Mar Territorial se estableció en los tratados internacionales celebrados en Ginebra. La anchura de la Zona Económica Exclusiva es de 188 millas (370,40 -- kms), la extensión de la Zona Económica Exclusiva fue conve-

nida en los diversos acuerdos multilaterales en el plano internacional, quedando regulada en los principios y costumbres de la Comunidad Internacional. No se mide su extensión, ni existe un lecho marino, ni subsuelo; sin embargo existe y lo localizamos más allá de las 200 millas náuticas de acuerdo con la Convención de Ginebra de 1958, sobre Alta Mar.

El Mar Territorial es aprovechado por los Nacionales del territorio, en su explotación pesquera, puede ser otorgada a extranjeros que la soliciten.

La Zona Económica Exclusiva, como ya lo hicimos notar anteriormente; sus recursos naturales son aprovechados por los oriundos del Estado de la zona, para complementar la alimentación de estos individuos; los Estados ribereños podrán otorgar concesiones a personas de otras nacionalidades que lo soliciten.

La libertad de pesca en Alta Mar es aprovechada por los Estados con litoral o sin él, es decir que todos los Estados de la Sociedad Internacional, pueden ejercitar este Derecho. Desde épocas muy remotas se conoció el término de Mar Territorial, sin embargo no había un límite en su extensión, por lo que fue ampliamente debatido.

La Zona Económica Exclusiva, apareció en la O.N.U., Organización de las Naciones Unidas, hasta el año de 1969, - dándose a conocer en el Plano Internacional como una nueva figura en el mar, con características y un régimen de derecho-específico.

2.- FUENTES DE CONTAMINACION EN EL MAR TERRITORIAL

En los múltiples tratados en el plano internacional- se han percatado de la necesidad de prevenir la contaminación-marítima. Debemos señalar que el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969, en el artículo 11, ha vislumbrado el peligro eminente a que se exponen sus aguas territoriales, pre viniéndolo con la finalidad de diluir el peligro de sus cos--tas; ahora bien, los principios y costumbres internacionales, -deberán de legislar sobre el problema de la polución, para que así protejan sus recursos naturales exclusivos del mar territorial, previniendo y adoptando medidas necesarias para evitar - la contaminación del medio marino.

Podemos agregar que el Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América -

sobre Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas nos define lo que se entiende como medio marino en el artículo 7o., manifestándolo de la siguiente forma:

"...para los fines de este Acuerdo, el medio marino de una -- Parte es el área del mar, incluida la costa adyacente, que se encuentra del lado de su frontera marítima establecida con la otra parte o con otros Estados y dentro de las doscientas millas náuticas, medidas desde las líneas de base, desde donde se mida su Mar Territorial".

Los incidentes que causen contaminación, se registrarán por el Acuerdo en estudio. La zona suprayacente de los territorios es la más afectada cuando se viertan sustancias nocivas al mar territorial, ya que en ésta existen variedad de especímenes que el hombre emplea para su alimentación; es por esta razón que los Estados costeros, conscientes de que su soberanía es afectada por elementos muy difíciles de detectar se preocupan en legislar sobre esta materia.

México en el año de 1982, participó en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en donde se expuso el problema de la contaminación. El artículo 23 señala so

bre la contaminación originada por buques en el mar territorial. Los buques que tengan el paso inocente en el mar territorial de los Estados firmantes, deberán contar con la documentación necesaria, y con los medios para prevenir la contaminación que se pueda originar por la maquinaria de propulsión nuclear, que utilicen esas embarcaciones. A su vez, -- los buques que transporten sustancias nucleares o derivados de éstos, deberán cumplir con los requisitos que los Estados impongan de acuerdo con el presente Convenio.

Los Estados podrán legislar sobre las actividades de exploración y explotación que se efectúen en su Mar Territorial, tal y como lo expresa el artículo 208 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar. Por otro lado, en las definiciones de Mar Territorial, se hizo notar que los Estados costeros legislan sobre contaminación marina, así como de otros tópicos, y que los "Estados ribereños dictarán medidas para mitigar y controlar la polución marina que resulte de las actividades de estructuras, instalaciones, islas artificiales, que efectúen actividades de exploración y explotación dentro de su jurisdicción. Las leyes y reglamentos que dicten los Estados en su Mar Territorial, no serán menos apli-

cables que las que se dicten en el Plano Internacional; tratando de que sean más eficaces, siempre y cuando no contravengan los principios o costumbres del Derecho Internacional Público.

Los Estados ribereños no irán en contra de las disposiciones que se convengan, tratando de armonizar con la política mundial. Asimismo, los Estados participantes de la Convención, incrementarán y alentarán convenciones, acuerdos, tratados a nivel de cancilleres, para prevenir, mitigar, controlar y reducir la contaminación, adoptando acuerdos en el plano regional y a nivel Internacional.

Del análisis de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, desprendemos que en otros de los puntos que se expusieron referentes a la contaminación que se efectúa en el Mar Territorial, lo trata de mitigar y controlar a través de una regulación clara y precisa; en su artículo 211 en su punto 3o., nos habla de los requisitos que deberán cumplir los buques que entren a sus aguas, bien sea para encastrar o descargar, haciendo las respectivas notificaciones de los movimientos que efectúen en aguas territoriales.

Consideramos importantes los acuerdos de cooperación

que se celebren por dos o más Estados y que armonicen con la política internacional sobre la contaminación por lo que los capitanes de los buques que entren a la zona donde se lleven acuerdos, deberán notificar a qué Estado se dirige, y cuál es su ruta de navegación, debiéndose ajustar a los requisitos que le soliciten los Estados ribereños.

Los buques que entren o salgan empleando el paso inocente no se verán coartados por los Estados que ejerzan su soberanía en el Mar Territorial; los Estados con litoral legislarán para la protección del Mar Territorial, sin impedir el paso inocente a los buques que tengan la necesidad de transitar. Los Estados del Mar Territorial, podrán exigir que los buques que empleen su derecho de paso inocente, cumplan con las previsiones que se establezcan.

Los Estados ribereños podrán adoptar medidas estándar para prevenir siniestros provocados por buques que puedan originar la contaminación del medio ambiente marino, o que del accidente se viertan desechos.

La contaminación al Mar Territorial, en ocasiones es originada por conducto de la atmósfera. La contaminación desde la atmósfera no se capta por los sentidos, sin embargo es una -

de las principales fuentes, de la cual el hombre no tiene plena conciencia de la polución que se vierte a la ecología marina.

La Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, de 1982, en sus puntos que se trataron, se planteó la problemática de la contaminación en diversos aspectos; regulándolo en el artículo 212. De su interpretación se desprende que los Estados ribereños podrán legislar sobre la soberanía del aire y de la atmósfera suprayacente para prevenir la contaminación que se desprenda de las aeronaves, o buques que transiten por su territorio; sin entorpecer el derecho del paso inocente. Tendrán que incluirse dentro de las medidas estándar las aeronaves matriculadas en su territorio, al igual que los buques que estén matriculados o enarboles el pabellón del Estado ribereño, aplicando leyes y reglamentos de acuerdo con los principios internacionales, y sin afectar la libertad de tránsito, ni la seguridad de navegación.

También regula la ejecución respecto de la contaminación procedente de fuentes terrestres.

Ejecución respecto de la contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos.

Ejecución respecto de la contaminación, resultante de actividades en la zona.

Ejecución por el Estado del pabellón.

Debemos señalar que los Estados firmantes velarán por la aplicación de leyes y reglamentos para controlar las principales fuentes de contaminación, siempre y cuando no contravenga medidas estándares en el plano internacional; además organizarán conferencias, tratados, acuerdos interdiplomáticos, para promulgar leyes y reglamentos en el Mar Territorial, adecuándolos con los principios del Derecho Internacional Público.

Los artículos 2o. y 5o. de la Convención sobre la Plataforma Continental, de Ginebra de 1958, nos señala que la exploración y explotación de la Plataforma Continental, no deberá entorpecer la navegación o libre tránsito al Estado ribereño. Dicho entorpecimiento podría originar la contaminación por objetos o artefactos que se empleen en la exploración y explotación de la Plataforma Continental, siendo una fuente más de la contaminación de la ecología marina.

México ha adoptado una política en la cooperación de reglamentos en el plano internacional, adoptando medidas de cog

peración regional en donde protejan su Mar Territorial y su Zona Económica Exclusiva, evitando la contaminación, minimizándola y controlándola a través de la Secretaría de Marina.

La Armada de México podrá detener a cualquier embarcación que no cumpla con los requisitos establecidos para explorar, experimentar o utilice indebidamente el paso inocente vertiendo desechos desde sus navíos. Podemos aseverar lo antes expuesto con la transcripción siguiente:

"Por lo tanto ninguna embarcación extranjera podrá realizar actividad alguna que lesione los intereses económicos de México - en dicha zona, ya se trate de actividades como pesca, investigaciones científicas, etc., que inciden directamente en el aprovechamiento de esos recursos, o bien de actos como la contaminación, cuyos efectos puedan de algún modo afectar el delicado balance de la ecología marina y, por ende, la existencia o el aprovechamiento de los recursos renovables del mar". (52)

(52) Vargas Jorge A. México y la Zona de Pesca de Estados Unidos, Universidad Nacional Autónoma de México, Publicación-1979, página 64.

3.- LA CONTAMINACION EN EL GOLFO DE MEXICO, POR LA EXPLOTACION DEL PETROLEO

Necesitamos ubicarnos geográficamente para referirnos a la contaminación del Golfo de México, por la explotación del petróleo.

El litoral en el Golfo de México abarca del Río Bravo al Río San Pedro. Tiene una característica muy especial, - ya que es bañado por corrientes de diversos ríos, los cuales - introducen sedimentos provenientes del Continente. El Golfo - de México se compone de zonas muy variadas como es el Banco de Campeche que está formado por un subsuelo calcáreo, que va de la Laguna de Términos hasta la altura de Isla Mujeres. Esta - parte del Océano Atlántico se compone de aguas de alta salinidad, así como de arrecifes, corales y algas marinas. El Océano Atlántico se encuentra dentro de una zona cálida en el Océano Mundial, en el cual circulan aguas del extremo occidental circulatorio del Océano Atlántico.

Las características del Golfo de México, nos ayudarán a proporcionar un marco de referencia para indicar el grado de contaminación que se ha originado por derramar hidrocarburos. Las configuraciones del Golfo de México son muy varia-

das, por ejemplo el movimiento de las masas de agua, condiciones meteorológicas, los aspectos físicos, químicos, biológicos y pesqueros.

La extensión del Golfo de México es de aproximadamente 2 millones de km², que se mide desde el Canal de Yucatán hasta la Florida, y cuya área es de 900 kilómetros.

Con una profundidad de 3 Km. aproximadamente, esta cuenca se comunica con el Mar Caribe y con el Océano Atlántico por medio del Estrecho de Florida.

El pozo Ixtoc 1 se localizó al suroeste del Golfo de México, en la zona de Campeche, la exploración y explotación se realizaron por medio de la plataforma semisumergible SEDCO 135, contratada por Petróleos Mexicanos a la Compañía Permargo.

La perforación del pozo Ixtoc 1 se inició en diciembre de 1978, con las exploraciones que tuvieron gran éxito al descubrir en la zona calcárea de Campeche, un gran yacimiento petrolero. En junio de 1979 la plataforma de explotación de la Compañía Permargo, perdió el control de la explotación, por lo que principió una lucha de 10 meses en controlar el de-

rrame del pozo Ixtoc 1. Este siniestro en la explotación petrolera, causó mucho daño a la ecología marina. Los informes proporcionados por Petróleos Mexicanos, fueron obtenidos del Programa Coordinado de Estudios Ecológicos en la Sonda de -- Campeche, que en forma interinstitucional se clasificaron para determinar la polución al medio ecológico del Golfo de México por la explotación de los hidrocarburos.

En el mes de junio de 1979, se incrementó el programa coordinador del medio ambiente, constituido por la Se--cretaría de Marina, Petróleos Mexicanos y el Departamento de Pesca. El Departamento de Pesca, como se le denominó en el -año de 1979, pasó a formar parte de las Secretarías, designándole el nombre de Secretaría de Pesca, encargada de regular -la explotación de los recursos pesqueros.

Los principales objetivos de la coordinadora ambiental son los siguientes:

- "a) Evaluar los posibles efectos sobre el medio marino y sobre la actividad pesquera resultantes del derrame del petróleo y la aplicación de los dispersantes químicos que tuvieron-que utilizarse para minimizar el impacto sobre las costas.

b) Obtener los conocimientos que permitan prever y atenuar, en lo posible, los efectos de éste y otros eventuales derrames"

(53)

Al perforarse el pozo Ixtoc 1 y alcanzar la profundidad de 3,627 metros, se perdió el control de la perforación; por lo que se buscó el control del lodo de las rocas calinas, - las maniobras que efectuaron los técnicos con materias químicas y otras sustancias, fueron infructuosas para controlar el pozo Ixtoc 1. Después de intensa lucha se logró su control mediante materiales obstruyentes; posteriormente se procedió a emplear tubería de explotación de mayor capacidad, después de trabajar arduamente en colocar la tubería que ayudaría a mantener la maniobra de explotación, no obstante esto, la naturaleza se impuso a la tecnología de la Compañía Permargo. Nuevamente se perdió el control del diesel y gases que se desprendieron de la perforación, por lo que se dió la orden de evacuar la plataforma, provocándose incendio por el descontrol -- que se tenía del derrame de hidrocarburos y gases; más tarde se logró cerrar las válvulas de prevención del Ixtoc 1. Los técnicos se encargaron de buscar la ruptura de la tubería sub-

(53) Instituto Mexicano del Petróleo, Informe de los Trabajos realizados para el Control del Pozo Ixtoc 1, el Combate del Derrame del Petróleo y Determinación de sus Efectos - Sobre el Ambiente Marino, Imp. Instituto Mexicano del Petróleo 1980, pág. 133.

sanándola por medio de pozos de alivio.

Los ciclos por los que se pasaron para controlar el pozo Ixtoc 1 fueron varios, inyectándole plomo, plásticos, lona, el bombeo de lodo obturante, balines de acero de diferentes espesores y gelatina, en donde se tuvo una lucha tenaz pero sin éxito: el 8 de agosto de 1979 se tomaron fotografías por medio de cámaras de televisión incorporadas a la plataforma Azteca autoelevable con un teodolito, por el que se tuvo información de altura y magnitud de la flama, así como del borbollón de agua que se desprendió del reventón, en donde se notaba disminución de la flama y del borbollón de agua sin tener control aún del accidente.

Los pozos de alivio que instaló Petróleos Mexicanos son empleados cuando se pierde el control de la perforación del pozo principal; los pozos de alivio se les denominaron Ixtoc 1A e Ixtoc 1B, que vinieron en parte a aliviar el derrame del Ixtoc 1. Los pozos de alivio 1A y 1B, cumplieron su finalidad después de un tiempo considerable, por lo que se evitó un mayor flujo de petróleo al medio marino, lográndose el control y taponamiento después de perforar los pozos. El 23 de marzo de 1980, la barcaza perforadora "Río Pánuco" en un

segundo intento, logró colocarse en la boca del pozo Ixtoc 1, procediendo a colocar tubería y así vertir barriles de cemento de diferentes densidades y a diferentes profundidades, logrando el éxito de taponear el pozo Ixtoc 1 a 2,700 metros de profundidad. Finalmente el Ixtoc 1 se le declaró taponeado, el día 25 de marzo a las 8:30 horas del año de 1980, a su vez se procedió a taponear los pozos de alivio al cumplir su objetivo, concluyéndose con el taponamiento final el 6 de abril de 1980.

El período en el que estuvo sin control el accidente del Ixtoc 1, fue del 3 de junio de 1979 al 5 de marzo de 1980, provocándose el derrame de grandes cantidades de petróleo y gases contaminando el Golfo de México.

Las cifras oficiales que se dieron durante este -- tiempo en el vertimiento de los hidrocarburos, fue de - - - 300,000 toneladas de petróleo. El flujo de petróleo que se - obtuvo en la historia de la explotación petrolera, tuvo una - gran magnitud, por lo que se consideró que la alteración que sufrió la ecología marina iba a ser trascendente en la economía de los Estados Unidos y México. Las estadísticas anteriores por accidentes petroleros, demuestran la alteración de la flora y fauna marina que puede ocasionar este tipo de suce--

sos. Debemos señalar que la operación Sombrero, como se le denominó en términos empleados en el lenguaje común de la población, es la técnica de colocar una campana gigantesca para recuperar el petróleo y derivados de éste a las aguas marinas.

Los fines que se persiguieron en la obstrucción del Ixtoc 1, además de controlar el flujo del hidrocarburo, fue la de incrementar una comisión coordinadora, encabezada por Petróleos Mexicanos. El siniestro que sufrió PEMEX, sirvió para darse cuenta de los pocos recursos con los que contaba, por lo que pidió ayuda a organizaciones especializadas en perforaciones de pozos petroleros en alta mar. Esta ayuda se recibió principalmente por compañías noruegas, estadounidenses, británicas y francesas, las cuales de inmediato enviaron -- grandes recolectores de petróleo, aceite, diesel, para colaborar a controlar el esparcimiento de estas sustancias, evitando contaminar más, el medio marino.

Como tenemos conocimiento, nadie había recogido petróleo en alta mar antes del suceso del Ixtoc 1, no obstante se tuvo éxito en recolectar grandes cantidades de aceite mezclado con agua de mar, al igual que petróleo mezclado también con agua de mar; obteniéndose así la captura de 105,000 barril

les en un plazo aproximado de 3 meses y medio que duró la -
operación de recolección; la recolección de hidrocarburos -
fue suspendida por el mal tiempo, que se originaba por huracanes de la temporada. Las dificultades entre las embarcaciones recolectoras se incrementaron por las marejadas del -
mal tiempo, retirándose algunas compañías con sus técnicos y embarcaciones.

Es por esto que las embarcaciones no cumplieron su función, debido a los fenómenos meteorológicos, lográndose -- escapar un 33% de aceite que se esparció al mar abierto.

La técnica de recolección de hidrocarburos, superó la magnitud del derrame del Ixtoc 1.

La técnica empleada para rescatar el petróleo vertido del Ixtoc 1, vino a demostrar las mejoras de los métodos en rastrear y capturar el hidrocarburo por barreras flotantes que se remolcaban por embarcaciones ligeras.

El método que dió mayores resultados para la recolección del aceite en el mar abierto fue el utilizado a base - de barreras pesadas, que no eran tan frágiles y se podían controlar mar adentro, ya que por su peso el remolque que los --

trasladaba, era minimizado por la ayuda del oleaje, lo que -
facilitaba la recolección del aceite.

El petróleo que escapó a los grandes recolectores,
fue dispersado por aire y por mar a base de dispersantes arro-
jados por aeronaves alquiladas y otras que eran propiedad de
Petróleos Mexicanos, a su vez embarcaciones que también fue--
ron alquiladas, se encargaron de esparcir los sobrantes esca-
pados del pozo Ixtoc 1. A los aviones que volaban por la cos-
ta se les encomendó que reportaran las manchas de petróleo --
que localizaran en su viaje, ahora bien, las aeronaves de la
Marina Nacional, así como los guarda-costas estadounidenses,-
se encargaron de notificar las manchas de aceite que encontra-
ron en sus recorridos ordinarios.. Se implementaron vuelos de
reconocimiento de poca altura y a distancias cortas para vigi-
lar y reportar las manchas de aceite en el Golfo de México.

Como ya sabemos, la Plataforma Continental en don-
de se desarrollan las más variadas especies que le sirve de -
alimento a la humanidad, en razón a ésto se protegió la zona -
costera a 30 millas, a partir de la línea de base de los lito-
rales. Después de las 30 millas se virtieron dispersantes con
la finalidad de evitar la contaminación y no dañar las espe--

cies que se desarrollan en esta zona del litoral.

Los dispersantes arrojados en el límite mencionado, fueron de un solo tipo y bajo una vigilancia severa, durante 5 meses, con el objeto de descubrir los posibles daños a la flora y fauna marinas.

Continuando con el estudio del Golfo de México, agregaremos que en el mes de agosto de 1979, las autoridades de los Estados Unidos, se empezaron a quejar ante la comunidad internacional, por medio de declaraciones, en donde se expresaba que las costas de los Estados Unidos, estaban siendo contaminadas por los hidrocarburos provenientes del Ixtoc 1. Los Estados Unidos alegaban que sus recursos pesqueros se veían disminuídos por bolas de chapopote, hidrocarburos y aceite que invadían su zona pesquera dentro de las 200 millas con cuenta de litoral, así como las aguas suprayacentes. Las costas texanas de Bronwsville a Corpus Christi, eran invadidas por el petróleo a 140 millas, lo que causaba daños serios a la fauna y flora de su ecosistema.

Los Estados Unidos de Norteamérica, declaraban que como consecuencia del reventón del Ixtoc 1, su industria turística era afectada así como el medio ecológico de su litoral, -

por lo que, a su vez la industria pesquera se veía seriamente afectada, es por esto que la economía de este país, dejaba de percibir 580 millones de dólares, además tendrían que pagar - de 75,000 a 85,000 dólares por día, para limpiar sus playas.

El caso del Ixtoc 1 viene a ejemplificar los grandes problemas jurídicos que se pueden derivar de la explotación petrolera en casos de sucesos graves que causen la contaminación en el medio ambiente. Los conflictos que se derivan de la explotación de los hidrocarburos, se han regulado en el -- plano internacional a base de acuerdos, tratados y convenios - con la colaboración de organismos regionales.

Con el objeto de estudiar los daños sufridos por la flora y fauna marina se incrementó la investigación científica, por medio de cruceros con terminales previamente establecidas, que en principio fueron 48, y posteriormente aumentaron algunas más, hasta llegar a 55. El área que cubrieron los cruceros en un año en el Golfo de México fue de 53,000 Kms.², tomando muestras de flora y fauna, salinidad a diferentes niveles, para determinar la proporción o el daño que había originado el derrame del pozo Ixtoc 1.

Los cruceros trabajaron durante el período de junio

de 1979 a junio de 1980, realizando actividades de muestreo de las manchas de aceite a lo largo de las costas de los Estados del litoral del Golfo de México, entregando informes - periódicamente para notificar la alteración del medio ecológico del Golfo de México e indicar el grado de contaminación derivado del derrame del pozo Ixtoc 1.

Como resultado de las investigaciones científicas y de los problemas de trabajo que se implementaron para determinar la posible alteración del Golfo de México por el accidente del Ixtoc 1; el plan de trabajo del Programa Coordinado de Estudios Ecológicos se dividió en dos áreas para cumplir con el objetivo de determinar la alteración en el medio marino y en los estuarios que bordean los litorales mexicanos, para - determinar los estudios físicos y químicos de agua y sedimen--tos, como la identificación y cuantificación de organismos y - ensayos biológicos.

Los estudios marinos fueron realizados por cruceros en diversos organismos de la flora y fauna marina, así como - el muestreo de ésta en forma física y con métodos químicos, pa--ra determinar las posibles alteraciones originadas por el pe--tróleo, esas actividades de los cruceros oceanográficos, se --

efectuaron en diferentes períodos, con estaciones previamente establecidas y con la colaboración de 7 cruceros. Los estudios químicos del agua, se realizaron en la Secretaría de Recursos Hidráulicos, con la colaboración de la Secretaría de Pesca, con métodos empleados por la FAO.

El análisis de los componentes del agua marina, se efectuó en todos sus aspectos como por ejemplo salinidad, temperatura, contenido de hidrógeno, oxígeno, el contenido de nitratos, nitritos, fosfatos, sin encontrar cambios o alteraciones que pudieran señalar un grado de contaminación en el Golfo de México.

Lo expuesto lo podemos aseverar con la información que otorgó el Instituto del Petróleo en la forma siguiente: - "En resumen, los resultados obtenidos a la fecha sobre las condiciones hidrológicas de la Sonda de Campeche, como temperatura, pH, oxígeno disuelto, salinidad y nutrientes, así como la información climatológica, se puede concluir que se encuentra dentro de los límites normales y aceptables para la conservación del medio ambiente, hecho que se confirma con la información biológica obtenida, especialmente en cuanto a la productividad primaria que constituye la base de la trama alimenticia en el océano". (54)

(54) Instituto Mexicano del Petróleo. Op. Cit. página 163.

4.- TRATADOS CELEBRADOS POR MEXICO EN MATERIA
DE CONTAMINACION MARITIMA

La Marina en México cuenta con los suficientes -- guardacostas para vigilar la Zona Económica Exclusiva, que -- tiene un área de dos y medio millones de kilómetros cuadrados.

La vigilancia de la zona se divide en 3 aspectos, -- que son:

Vigilancia Pesquera.

Supervisión de las investigaciones científicas marinas.

Prevención de Contaminación Marina.

La Armada de México, deberá vigilar a las embarcaciones pesqueras que tengan la debida autorización conforme a los tratados bilaterales que se hayan celebrado con los países que se dediquen a la explotación pesquera. La armada se encargará de que las embarcaciones cumplan con las técnicas -- que se emplean y que previamente se hayan estipulado; ahora -- bien, la tripulación debe de estar registrada de acuerdo al -- convenio celebrado, así como con las señales de navegación -- conforme a la Marina Nacional; deberán también vigilar la cantidad y la especie que se haya estipulado en el convenio.

Los recursos renovables y no renovables de la zona económica serán debidamente vigilados por la Armada de México, se incrementará la vigilancia de acuerdo con las instituciones encargadas de esas funciones, como son la Secretaría de Pesca, Relaciones Exteriores y la Armada de México, (Marina Nacional), en armonía con los principios y tratados internacionales.

La Armada de México deberá notificar las violaciones en que incurran los navíos extranjeros, así como el número de embarcaciones detenidas y las razones por las que se apresaron; además de estos informes, la Armada de México debería -- ser mejor capacitada y entrenada, así como tener conocimientos del Derecho Diplomático, Tratados Internacionales y Administración de Recursos Pesqueros. Dicha capacitación podría tener mayor éxito con la participación del Poder Ejecutivo con ayuda de diversas Secretarías de Estado como son: Secretaría de Pesca, Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Marina, además adoptar implementos técnicos que sean útiles para el conocimiento de nuestros marinos.

La supervisión de las investigaciones científicas marinas, tiene gran apoyo por el Estado mexicano, con una poli

tica de impulso para esas actividades, y participando con la Cooperación Regional encargada de estas diligencias. El gobierno mexicano, ha permitido la entrada a los cruceros con la finalidad de realizar investigaciones científicas; es loable la actitud de nuestro país, pues incluso la soberanía del Mar Territorial y de la Zona Económica no ha sido obstáculo para los cruceros dedicados a la investigación científica.

En los dos acuerdos bilaterales de pesca suscritos por México con Cuba y con Estados Unidos en 1976, se establece el fomento de estos países para intercambiar el conocimiento de las técnicas en la investigación científica, y el aspecto de la capacitación del personal en esa rama de la ciencia, también incrementarán la conservación y utilización de los recursos vivos en el mar.

México en la Tercera CONFEMAR, tuvo una importante participación dentro del articulado, relativo a la cooperación regional en la materia de la investigación científica, también al intercambio de los países participantes en la CONFEMAR, del texto integrado oficioso para fines de negociación.

La legislación mexicana, faculta la Zona Económica Exclusiva de una jurisdicción en la preservación del medio marí

no, incluidos el control y la eliminación de la contaminación, así como la investigación científica.

La política mexicana está a favor de que sus científicos participen en los navíos oceanográficos que estén dedicados a la investigación, contribuyendo con la cooperación regional, e intercambiando conocimientos en lo concerniente a técnica, instrumentos y capacitación del personal, bajo la vigilancia de la Armada Nacional, que se encargará de revisar los requisitos antes señalados.

Sin embargo, la legislación mexicana, no ha legislado sobre la investigación científica, como lo han hecho otros países latinoamericanos, por lo que resulta necesario que en nuestro país legislen sobre la materia para proteger su soberanía, y lo que es más importante, los recursos naturales. Es de esperarse que después de la participación que tuvo la Comisión en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar CONFEMAR, trabajen nuestros legisladores sobre la investigación científica marina, con un criterio más idóneo.

Trayendo como consecuencia el avance de nuestros científicos, y un mejor aprovechamiento de los recursos con --

los que contamos, participando las Secretarías encargadas de esta rama.

El apartado de la prevención a la contaminación marina, comprende la preservación de los recursos vivos en la zona económica, que deberá ser protegida por la Armada de México, encomendándole la vigilancia de los buques extranjeros para que no transgredan lo establecido en nuestra legislación y además vigilarán las costas para que no se viertan sustancias contaminantes, que a la postre alteren el delicado sistema ecológico marino, lo que nos acarrearía gran perjuicio a nuestros recursos renovables y no renovables.

En México, en el año de 1971, se inició la participación del control de la contaminación, con la promulgación de la Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental. Esta propuesta tuvo gran impulso al concientizarse de los problemas que ocasionaban sobre todo en los aspectos políticos, económicos y sociológicos.

Esta ley es producto de la iniciativa de un grupo de diputados que el día 9 de febrero de 1971 la sometieron para su estudio y aprobación al Honorable Congreso de la Unión, por conducto de su propia Cámara.

La Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental, no es de carácter común, sino Federal, de acuerdo con la Constitución, por lo que no contraviene a otras leyes de menor jerarquía; su fundamentación legal parte del artículo 73, fracción XVI de la Constitución. En efecto se le otorgan facultades al Congreso de la Unión, para legislar en materia de salubridad general, siguiendo el procedimiento; e incluso faculta al Presidente de la República para legislar en esta materia, tal y como lo establece el artículo citado, en efecto, esas facultades son de carácter amplio, pues el Poder Federal puede legislar sin intervención de las Secretarías que lo integran, o referendum de los secretarios.

El Consejo de Salubridad ejecutará las leyes encaminadas a controlar las epidemias o enfermedades exóticas, tal y como lo establece el artículo 29 de la Constitución, en donde se habla de casos de urgencia, y faculta al Presidente de la República, para imponer medidas necesarias con la finalidad de proteger a la población.

Tras largos debates la iniciativa de Ley, pasó a la Cámara de Diputados, que al examinarla, la envió al Poder Ejecutivo, aprobándola y promulgándola el 11 de marzo de 1971, pa

ra que se publicara en el Diario Oficial del 23 de marzo del mismo año, cumpliendo con lo establecido, se plasmó en la Constitución de ese año.

La Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental, quedó constituida en 5 capítulos, de los cuales los 4 primeros regulan la prevención y control de la contaminación del aire, agua y suelo; además el capítulo lo. contiene las disposiciones generales de la Ley.

El capítulo 5o., dispone las sanciones a las cuales se harán acreedores los que transgredan a la Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental.

En las disposiciones generales de la Ley, se establece que el Ejecutivo Federal podrá prevenir, regular, controlar y prohibir los contaminantes que alteren el medio ecológico, no importando la procedencia de las sustancias degradantes.

Dentro de la Ley se menciona la competencia de las autoridades que impliquen dichas disposiciones, facultando al Poder Ejecutivo para dictar leyes, reglamentos y decretos, con el objeto de cumplir con las siguientes disposiciones:

Distinguir las fuentes que viertan o descarguen de-

gradantes, cualquiera que sea su procedencia, así como la clasificación de sustancias nocivas al medio ambiente.

Minimizar la contaminación por medio de técnicas - encargadas de abatir la contaminación.

La regulación de los transportes que acarreen sustancias peligrosas, que puedan degradar el medio ambiente.

La prevención de la contaminación ambiental se regulará por esta Ley, con auxilio de reglamento y disposiciones - de carácter administrativo, así como por técnicas y procedimientos que se establezcan.

Algunas de las Secretarías Gubernamentales de la República Mexicana, están interviniendo en diversos planes para - prevenir y controlar la contaminación, como también lo han hecho diversas comisiones encargadas para este fin. Es así como se ha llegado a incorporar la Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental.

El Consejo de Salubridad General, que fue reconocido por la Carta Magna de los Estados Unidos Mexicanos, como ya lo hicimos notar anteriormente, en coordinación con la Comisión -- Intersecretarial de Saneamiento Ambiental (D.O. del 25 de agos-

to de 1978), que en la práctica es la encargada de otorgar licencias, función de vigilancia y aplicación de sanciones.

Pensamos que es ésta la única forma en que el Estado puede llegar a regular la Contaminación Ambiental. En el Derecho Internacional Público, los Estados están cooperando mediante una Coordinación de la Organización de las Naciones Unidas, pues este Organismo con sus comisiones, ha sido el principal promotor para un mejor ambiente y control de los diferentes elementos contaminantes.

Es conveniente señalar que la L.F.C.A. fue aplicada con el carácter federal, para que así tuviera un ámbito de mayor aplicabilidad, sin embargo lo único que se pudo obtener fueron ciertos principios, o sólo tuvieron carácter doctrinal.

Esta ley preceptúa las bases para prevenir y controlar la contaminación en el medio ambiente, y da margen a reglamentos para una mejor aplicación de la L.F.C.A.

Estos son algunos de los puntos que la Ley Federal para Prevenir Y Controlar la Contaminación Ambiental reglamentó participando con otras disposiciones que vienen a armonizar con la política, en el plano regional e internacional, cooperando

con algunos convenios celebrados con los Estados Unidos de --
Norteamérica.

El Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América Sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y Otras -- Sustancias Nocivas.

Estos Estados se han percatado de los grandes problemas que les puede acarrear la polución de sus aguas; por -- lo que han acordado establecer disposiciones para preservar el medio marino, obteniendo como resultado un mejor aprovechamiento de sus costas, por lo que se han avocado a regular sobre -- los recursos vivos, así como la protección de zonas, evitando -- vertir desechos contaminantes inmoderadamente.

El artículo 2o. del Convenio en estudio, establece los incidentes marítimos, los cuales vierten hidrocarburos y -- sustancias nocivas, por lo que consideramos reiterativo tocar -- dicho aspecto.

La salud y el bienestar público se vigilará por me--
dio de procedimientos que los Estados participantes fijen, po--
niendo en práctica dispositivos de acuerdo con los medios con --

los que cuenten estos países. Los dispositivos que se empleen se encaminarán a controlar, prevenir y minimizar las sustancias que se vierten, protegiendo sus zonas pesqueras - en general la fauna y flora marina; las presentes disposiciones se fijaron en el artículo 3o. del Acuerdo.

Del análisis del Acuerdo en su artículo 6o., dispone que las partes fijarán una comisión coordinadora donde se susciten incidentes, la coordinadora de cada país, se encargará de controlar y rescatar los desechos que se hayan arrojado al mar. Dicha coordinadora estará encabezada por el país donde se presente el percance con ayuda de los recursos con los que cuenta el Estado.

Señalaremos que el artículo 7o. define lo que se entiende por Parte, es decir el litoral de un Estado está formado por su mar y aguas adyacentes medidas desde la línea de base hasta las 200 millas náuticas; en donde se aplicarán los preceptos que el presente acuerdo dicte, con sus anexos respectivos.

El artículo 8o. señala las disposiciones generales que se tomen por las Partes, fijando los planes conjuntos que se pongan en práctica por algún incidente.

La trascendencia del artículo 9o. del Acuerdo que analizamos, nos precisa cómo éste no afectará los derechos y obligaciones de las Partes que hayan contraído en los tratados internacionales sobre derecho del mar.

Los Anexos adoptados por las Partes, se establecerán de común acuerdo, así como las técnicas y procedimientos que se hayan fijado de acuerdo a la cooperación regional, tal y como lo menciona el Acuerdo en su artículo 10o.

Por otro lado, la celebración del Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas, tuvo lugar en la Ciudad de México el 24 de julio de 1980, con una vigencia de 5 años para ambas partes, con un plazo indefinido - después de los 5 años, siempre y cuando alguna de las Partes - no renuncie por escrito con 6 meses de anticipación, para dar por concluido el presente acuerdo.

Dicho Acuerdo fue publicado en los idiomas inglés y español, en dos textos con validez de originarios o autenticados.

En el Anexo 1 se señala a los coordinadores encarga

dos de controlar los incidentes de derrames por sustancias - que contaminen su territorio, así como la adopción de medios adecuados para minimizar la contaminación; sirviendo de enlace entre el territorio contaminado y el personal de la -- otra parte que colabore en la acción de recuperación de los contaminantes. Los coordinadores serán personas autorizadas por los Estados Partes con la competencia Federal que les de signe su Estado que representan.

En el punto 1.2 del Anexo, se definen las funcio nes del coordinador como son:

El detectar los desechos que se viertan inciden-- talmente y que se utilicen las técnicas y procedimientos que el Acuerdo autorice.

El coordinador autorizará el tipo de dispersantes - que se utilicen para minimizar y controlar las sustancias de-- rramadas, reduciendo las causas adversas de los derrames, pro tegiendo las aves acuáticas de determinadas zonas, en los ma-- res nacionales de los Estados firmantes.

Los coordinadores se encargarán de vigilar si por - causa del derrame ocurren incendios, para prevenir y mitigar -

en caso de que sucediesen, además observarán el desplazamiento del contaminante, así como la distancia que recorra, el tiempo en que ocurre tal desplazamiento incluyendo las partes afectadas o que puedan llegar a afectarse. El coordinador determinará con auxilio de técnicos, métodos y procedimientos que le ayuden en señalar los daños que pudieran haber sufrido determinadas especies, o en general la flora y fauna marina, también se indicará el perjuicio que pueda ocasionar a la población.

El coordinador dentro de sus funciones, se le encomienda notificar a los organismos encargados de efectuar labores de rescate y protección que en este acuerdo se establecieron, informará también al equipo de respuesta conjunta que empezará a trabajar como medida de prevención a partir del día de la ratificación del acuerdo, el equipo de respuesta conjunta es el organismo comisionado con el cual se trabaja en conjunto por los Estados del Acuerdo.

El equipo de respuesta conjunta, se encargará de administrar otros suborganismos con funciones bien determinadas, como puede ser el organismo encargado de recoger sustancias de determinado tipo; este organismo publicará los informes con pe

ríodos determinados por los Estados signatarios, dicha publicación será por medio de un boletín o diario, el cual tendrá esa función.

Las autoridades que los dos Estados han designado como encargadas para vigilar, controlar y estructurar un equipo de respuesta conjunta, con organismos especializados en la materia de la polución marina, con otros aspectos que les interesan a ambas partes; se señalaron en el artículo 5o. citando a la Secretaría de Marina con otros Organismos Gubernamentales (Secretaría del Estado Mexicano) en coordinación con Estados Unidos de Norte América, delegándole funciones a los guardacostas del país, así como el equipo de rescate Nacional que se encargará de realizar las funciones acorde con el equipo de Respuesta Conjunta.

El Equipo de Respuesta Conjunta a su vez se encargará de armonizar las funciones aduaneras que los Estados tienen que realizar.

El Equipo de Respuesta Conjunta, designará un presidente por cada una de las partes, es decir habrá un presidente de nacionalidad mexicana y otro estadounidense, quienes al enterarse de algún derrame o accidente que ocurra en sus juris--

dicciones, tomarán decisiones para efectuar actividades de -
Respuesta Conjunta, notificándose por medio de la vía diplo
mática.

Continuando con el análisis del Convenio, encon--
tramos que el Anexo N° 4 se refiere a los pasos que sigue el
Equipo de Respuesta Conjunta después de haberse realizado el
incidente; estos pasos son:

- a) Localización del incidente, es decir la notificación o alar
ma del suceso.
- b) Evaluación del incidente por medio del asesoramiento de téc
nicos y equipos.
- c) Plan de emergencia o recuperación de la sustancia que se de
rramó en el mar.
- d) La última etapa es la de limpieza, después de haber reco--
lectado el contaminante.

En el Anexo 5 se establece el tipo de notificacio--
nes o formatos para cada una de las etapas en las que intervie
ne el Equipo de Respuesta Conjunta con otros organismos como -
son el coordinador del lugar del incidente; las notificaciones
que se efectúen con los presidentes del Equipo de Respuesta Con

junta o entre otras autoridades u organismos que intervengan en la labor contra la contaminación, bien sean instituciones privadas u organismos gubernamentales.

Las notificaciones que se hagan de conformidad con este Acuerdo, seguirán los requisitos y modalidades que el -- Anexo 5 fija.

En el Anexo 6 del Acuerdo en estudio, se menciona cuáles son las autoridades de los países contratantes. así -- como las Secretarías, Departamentos e Instituciones Gubernamentales que podrán intervenir en el Equipo de Respuesta Conjunta.

Estas autoridades son competentes para intervenir - en incidentes, tal y como se determinó por los países del presente Acuerdo y que son las siguientes:

Por el Gobierno de los Estados Unidos de Norte América

Departamento de Transporte.

Guardia Costera de los Estados Unidos.

Departamento del Interior.

Departamento de Comercio.

Departamento de Defensa.

Agencia para la Protección del Medio Ambiente
(EPA)

Departamento de Agricultura.

Departamento de Salubridad y Servicios Humanos.

Departamento de Justicia.

Departamento de Estado.

Departamento de Energía.

Departamento del Trabajo.

Agencia Federal de Administración de Emergencias.

Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos

Autoridad Coordinadora.

Secretaría de Marina.

Secretaría de Gobernación.

Secretaría de Relaciones Exteriores.

Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.

Secretaría de Programación y Presupuesto.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

Secretaría de Salubridad y Asistencia.

Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

Departamento de Pesca.

Petróleos Mexicanos (PEMEX)

En la época en la que se celebró el Acuerdo, todavía contábamos con Departamento de Pesca, pero en la actualidad pasó a ser Secretaría de Pesca, así como este ejemplo, algunas otras Secretarías se han modificado, de acuerdo a las necesidades que el país requiere.

En el año de 1983 celebraron el Convenio entre los Estados Unidos de América y los Estados Unidos Mexicanos sobre Cooperación para la Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente en la Zona Fronteriza; estos Estados atendiendo al llamado de las Naciones Unidas en su Conferencia del Medio Humano, celebrada en Estocolmo, en el año de 1972, tienen a bien participar en la cooperación Regional Mundial para un mejor ambiente, además por tratarse de Estados vecinos con fines comunes, principalmente el medio humano de un bienestar social, económico, político, que les pueda redituar a las futuras generaciones el avance de este Convenio.

En las disposiciones generales del Acuerdo, se llegó a establecer los procedimientos que ambas partes podrán tomar para un mejor ambiente, incluyendo la adopción de medidas, control y prevención de la contaminación. Del análisis del artículo 3o. se desprende que los Estados firmantes deberán --

crear medidas especiales al interés común, en lo que comprende a sus partes fronterizas, así como la adopción de procedimientos y técnicas apropiadas para minimizar, controlar y prevenir la polución de la zona fronteriza.

El artículo 4o. nos señala, la limitación de la zona fronteriza, que deberá comprender 100 kilómetros de la línea divisoria incluyendo el Mar Territorial y la Zona Económica.

Otro de los artículos fundamentales del presente -- Convenio, es el señalado con el número cinco, en donde se menciona que las legislaciones de los Estados deberán promulgar en materia de contaminación, en donde se incluyan capítulos referentes al aire, tierra y agua, con la finalidad de controlar, minimizar, reducir y prevenir la contaminación ambiental.

El artículo 6o. se refiere a la participación o colaboración para legislar en sus respectivos países, y las medidas y procedimientos por medio de instituciones y Secretarías de Estado. Las formas de cooperación pueden incluir: Intercambios científicos y educacionales, medición ambiental, evaluación de impacto ambiental e intercambios periódicos de información y datos sobre posibles fuentes de contaminación en su territorio

respectivo.

Los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América del Norte, evaluarán por medio de sus leyes y reglamentos, las promulgaciones o iniciativas de ley que favorezcan para un mejor ambiente, este señalamiento lo encontramos en el artículo 7o. del Convenio en estudio.

Este tratado, al igual que el anterior, nos habla de un coordinador que auxiliará en los sucesos, así como el fomento de procedimientos, técnicas y medidas adecuadas a casos concretos; el coordinador a su vez tendrá funciones que las partes determinen, este coordinador se designará por cada uno de los Estados.

Las instituciones encargadas de controlar, mitigar, reducir y prevenir la contaminación fueron designados por cada uno de los países, los Estados Unidos de América del Norte han designado a la Environmental Protection Agency, y por los Estados Unidos Mexicanos a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, a través de la Subsecretaría de Ecología, dichas autoridades se establecieron en el artículo 8o.

El artículo 11 nos habla de lo relativo a los congresos de expertos en cuestiones de contaminación, estas reuniones

se realizarán periódicamente para complementar los métodos y así obtener un mejor ambiente, asesorando a los coordinadores nacionales de los respectivos países firmantes, e informarán a la cooperación regional los avances y procedimientos técnicos adecuados al control de la contaminación.

Del análisis del artículo 12 desglosamos que los coordinadores tendrán que informar anualmente a sus Estados. El presente Convenio no afecta los tratados internacionales que hubiesen obtenido, o pudiesen celebrar los Estados signatarios, tampoco afectará a la Comisión Internacional de Límites y Aguas, de conformidad con el tratado de aguas de 1944.

Los Estados Unidos de América del Norte y los Estados Unidos Mexicanos, deberán informar a los Estados fronterizos de acuerdo a las legislaciones o constituciones que rijan a cada país, dicha disposición la encontramos en el artículo 13 del Convenio.

El artículo 15 señala, la obligación de los Estados en medir los contaminantes o grado de contaminación que hubiese entre ambas fronteras, o bien los Estados permitirán la entrada de técnicos de acuerdo con la legislación de cada

país.

Los artículos 14 y 18 del Convenio, se refieren a la sufragación de gastos por los Estados que formen parte -- del Convenio, es decir cada país pagará los gastos que efectúe en el personal, maquinaria y otras medidas que vayan encaminadas al control de la contaminación, estas disposiciones se aplicarán de acuerdo a la legislación de cada Estado.

El Convenio que hemos analizado, viene a substituir el intercambio de notas efectuadas por los Estados Unidos de América del Norte y los Estados Unidos Mexicanos, concretizando y delineando la participación de ambos Estados en la lucha contra la contaminación ambiental. La serie de notas de ambos países se vienen llevando a cabo desde junio de 1978; -- avanzando el trabajo conjunto de los Estados signatarios, al celebrar el Convenio entre los Estados Unidos de América y -- los Estados Unidos Mexicanos, sobre cooperación para la protección y mejoramiento del medio ambiente en la zona fronteriza, publicándola en los idiomas inglés y español, en textos -- certificados y autenticados, tal y como lo establecen los tratados bilaterales celebrados en el plano internacional.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- La naturaleza de la contaminación obliga a los científicos, especialistas en contaminación, juristas, a precisar las causas y elementos por los que se altera el agua, tierra y atmósfera; es por esta razón que para poder iniciar el estudio de la polución es más que necesario fijar los términos y conceptualizarlos en la Carta de las Naciones Unidas como organismo supremo en las relaciones de los sujetos internacionales.

SEGUNDA.- Opinamos que las comisiones de la Organización de las Naciones Unidas deberán exponer en sus documentos oficiales de negociación, en sus objetivos principales la polución marina definiéndola como un lenguaje universal o términos precisos en donde se pueda negociar y exponer procedimientos necesarios para controlar ese difícil problema mundial.

TERCERA.- Destacamos la importancia de los males que el hombre provoca con las armas bacteriológico, nucleares, biológicos, químicos y en la actualidad la ultraterrestre que degenera el medio ambiente, alterándolo en todos sus sistemas ecológicos; hacemos hincapié en la necesidad de prohibir estricta-

mente por procedimientos jurídicos y unificando los convenios internacionales, basándolos en los principios jurídicos, así como en las fuentes del Derecho Internacional a través del -- máximo organismo internacional, (ONU), la creación de arte-- factos bélicos, logrando así un avance, por lo que se deberán destruir los arsenales siempre y cuando se protejan y cuiden los efectos que pudieran resultar, además negarán la autoriza ción del asesoramiento de las técnicas con dicha finalidad.

CUARTA.- Es conveniente hacer notar que la necesidad del hombre y el dinamismo que se requiere para la vida en común lo ha orillado a elaborar productos con materiales de un alto riesgo de toxicidad para cubrir las necesidades de su modus vi vendi, que en ocasiones provoca el fenómeno de la polución en la atmósfera, agua, tierra, los trabajadores por esa causa re ciben los efectos al manejar la materia prima, por lo que es necesario implementar procedimientos que protejan a los trabajadores de las radiaciones, ionizaciones que se desprenden al manejar sustancias o instrumentos en la elaboración de productos, así como materiales de protección contra el ruido, polvo, gases a los que se exponen los obreros, debiéndose prohibir -- que se labore en sitios en donde no se tengan los implementos

adecuados al riesgo de trabajo; además se fijarán seguros por riesgo o indemnizaciones en caso de accidente, en donde dicha indemnización se pueda pagar después de haber transcurrido 5 años después de haber ocurrido el percance, ya que los resultados de manejar o tener contacto con esa materia prima por lo regular perjudica al obrero tiempo después; para que pueda -- cumplirse dicho fin deberán cooperar los Estados de la Comunidad Internacional con legislaciones apropiadas como es el caso de México que lo preceptúa en la Constitución, y que armonicen con organismos como la Organización Internacional del Trabajo con principios jurídicos internacionales.

QUINTA.-

De la contaminación marina se deriva la responsabilidad por haber un efecto de daño o detrimento de la Ecología, - que a nuestro parecer se le puede imputar al país que efectúe actos ultrarriesgosos y se derivará del nexo que existe del imputado al efecto o daño que pueda surgir, luego entonces, la -- responsabilidad internacional viene a ser post factum y que si bien se aplicaba en lo consuetudinario, es necesario que se establezca en los convenios Internacionales para que se genere - una obligación que cumplan los Estados que efectúen actos ultra

rriesgosos, esto vendría a crear una norma general jurídico - Internacional apoyada en los principios jurídicos Internacionales, en la jurisprudencia Internacional, así como en otras fuentes del Derecho Internacional; además la responsabilidad Internacional podrá exigirse por procedimientos u organismos - de coerción a los sujetos que realicen actos ultrarriesgosos - y que alteren la ecología marina.

SEXTA.- Los Estados ribereños han legislado y celebrado tratados para declarar la responsabilidad Internacional, sin embargo, es necesario que la Organización de las Naciones Unidas establezcan la responsabilidad en que incurren los países - ribereños a través de la atmósfera, señales para la navegación, en la explotación de los pozos petroleros, en la investigación científica, en los experimentos nucleares y bases militares -- que se encuentren en las costas. Haremos notar que los países ribereños han celebrado tratados en los que se imputaba a los países extranjeros la responsabilidad internacional, sin darse cuenta que los mismos países costeros provocan el fenómeno de la polución marina.

SEPTIMA.- Los sujetos internacionales tienen que cumplir con las obligaciones que se deriven de las actividades que

realizan, debemos señalar que los buques cisterna que transportan hidrocarburos a granel forman parte de la comunidad internacional, con características especiales, ya que se pueden considerar como la prolongación del Estado identificándose con el pabellón que porten rigiéndose por las leyes en el cual se registraron, siendo así sujetos del Derecho Internacional, es por esto que los buques transportistas de hidrocarburos incurren también en responsabilidad internacional por lo que se deben establecer procedimientos jurídicos en donde se juzguen y diriman las controversias resultantes de dicha actividad, así como la constitución de un Fondo de Seguro Internacional con la intervención del Fondo Monetario Internacional, que se encargue de la conversión o unidad de moneda con la que se trance, para indemnizar y resarcir los posibles daños que se deriven del transporte petrolero a granel o el acarreo de otros elementos peligrosos para el medio ambiente marino.

OCTAVA.- Hacemos hincapié que para prevenir la contaminación internacional se debe de partir de leyes que se derivan de normas generales, principios internacionales, jurisprudencia internacional, así como la costumbre Internacional, las

cuales son las principales fuentes del Derecho Internacional; los países toman consciencia que la "Contaminación no respeta fronteras", es por esta razón que muchos Estados tratan de colaborar con sus legislaciones nacionales e incluso con los planes regionales de la propia Organización de las Naciones Uni--das. Para hacer efectivas las prevenciones de la contamina--ción marina, es necesario establecer una norma general inter--nacional que rijan y unifique los criterios jurídicos que pue--dan ser aplicables en este caso, siendo codificadas conforme - a las fuentes del Derecho Internacional Público.

NOVENA.- El Derecho del mar es complejo por la multi--plicidad de países con los que se converge, es por eso que en la TERCERA CONFEMAR tuvo a bien exponerse la Convención de De--recho del Mar en la cual se creó el Tribunal con la misma de--nominación, que viene a dirimir las controversias que se susci--tan entre los múltiples Estados. El Tribunal de Derecho del - Mar viene a solucionar las controversias de los países con la misma fuerza que la Corte Internacional de Justicia y los arbi--trajes que la Organización de las Naciones Unidas ya habían im--plementado, hay que agregar que el Tribunal de Derecho del Mar es un organismo especialista en la problemática de la navega--

ción y que actúa como organismo de vigilancia internacional, es pues el que deberá prevenir, reducir y controlar la contaminación marina por medio de sus resoluciones de carácter -- obligatorio para la comunidad internacional.

DECIMA.- La Organización Consultiva Intergubernamental es la encargada de los asuntos marítimos en colaboración - con instituciones como la Organización Mundial de la Salud, el Grupo Mixto de Expertos en Asuntos Marítimos, la Comisión Oceanográfica Internacional y la Organización Meteorológica Mundial entre otras, se han encargado de implementar planes de -- emergencia para prevenir, reducir y controlar la contaminación marítima, con ayuda de los Estados. Consideramos que la Organización Consultiva Intergubernamental es el camino idóneo para implementar los planes de contingencia, ya que si se le encomienda a otra institución o a los Estados se verían truncados en la realización de los planes de emergencia, que son tan importantes en la relación de los sujetos en el Derecho Internacional Público.

DECIMA PRIMERA.- La Zona Económica Exclusiva por su - naturaleza híbrida establecida en el Derecho del Mar, ya que - es la porción del mar más delicada e importante para los Esta-

dos que cuentan con ella. Por lo que consideramos que deberá aprovechar la jurisdicción, derechos de soberanía y otros -- que se derivaron de las Convenciones realizadas con la finalidad de proteger zonas naturales, recursos pesqueros contra la polución bien sea por medio de reglamentos internacionales, - principios jurídicos internacionales, jurisprudencia internacional y otras fuentes del Derecho Internacional, y a su vez - se deberán vigilar las fuentes y vertimientos por los cuales - se pudiera contaminar el patrimonio de los Estados ribereños.

DECIMA SEGUNDA.- Los recursos de los Estados ribereños se ven favorecidos cuando cuentan con un mar territorial - ya que podemos considerarlo como prolongación de éste, con un Derecho del Mar bien establecido por medio de los tratados celebrados por la Comunidad Internacional en los que se delimitó la extensión con la que eran favorecidos a través de dichos -- Convenios; es por esta razón que los Estados al tomar conciencia del problema actual del fenómeno de la contaminación tratan de proteger sus zonas naturales que se localizan dentro -- del mar territorial, a través de convenios que en nuestra opinión deberán de actualizarse, ya que hoy en día en su mayoría - se refieren a la polución que se efectúa por los hidrocarburos

sin tomar en cuenta que la contaminación puede efectuarse por otras sustancias como pueden ser sustancias nucleares, elementos radiactivos, sustancias químicas, industriales y el más peligroso y que la humanidad no lo ha considerado pero que -- sin embargo avanza conforme el adelanto de la técnica de vehículos de combustión interna, es decir nos referimos a la -- contaminación a través de la atmósfera.

DECIMA TERCERA.- Consideramos que los tratados celebrados entre los Estados Unidos de América y los Estados Unidos Mexicanos se han fijado grandes objetivos que han salido de la buena política y del principio de vecindad, encaminado al mejoramiento del ambiente para las futuras generaciones, y por eso han designado autoridades a las que se les faculta de funciones para lograr alcanzar la meta señalada, las principales se constituyen por la Agencia de Protección Ambiental por los Estados Unidos de América y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología a través de la Subsecretaría de Ecología por -- parte de los Estados Unidos Mexicanos, apoyados por diversas Secretarías y Departamentos, los cuales han elaborado magníficos planes de trabajo. Creemos pues que los tratados celebrados entre los Estados Unidos de América y nuestro país lograrán su -- principal objetivo mediante las negociaciones y el establecimiento de procedimientos y técnicas apropiadas para un mejor desarrollo ecológico.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- Cabrera Acevedo Lucio, El Derecho de Protección al Ambiente, Universidad Nacional Autónoma de México 1981.
- 2.- CREDSA Editorial, Diccionario Enciclopédico Universal, Publicaciones Reunidas S.A., Barcelona España, 5a. Edición Tomo II, 1972.
- 3.- García Pelayo Ramón y otros, Pequeño Larousse Ilustrado, - 3a. Edición, Editorial Larousse 1967.
- 4.- García Villanueva José Fernando, Tesis Establecimiento, Delimitación, Administración y Explotación de las Distintas - Zonas Marinas en México, Universidad Nacional Autónoma de - México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Aragón - 1982.
- 5.- Gómez Robledo V. Alonso, Responsabilidad Internacional por Daños Transfronterizos, la. Edición, Editorial Universidad Nacional Autónoma de México, México 1983.
- 6.- Henaine Hernández Reyna, Tesis La Contaminación del Medio Marino, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, Publicación México -- 1972.

- 7.- Instituto Mexicano del Petróleo, Informe de los Trabajos Realizados para el Control del Pozo Ixtoc I, El Combate del Derrame del Petróleo y Determinación de sus Efectos - Sobre el Ambiente Marino, Impresión Instituto Mexicano - del Petróleo 1980.
- 8.- Legislación para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental, Secretaría de Salubridad y Asistencia, 1973.
- 9.- Méndez Ricardo y Gómez Robledo Alfonso, Introducción al - Derecho Mexicano, Editorial Universidad Nacional Autónoma de México, Tomo I, México 1981.
- 10.- Recopilación Revista de la Universidad Iberoamericana "JURIDICA" No. 12, 1980.
- 11.- Rousseau Charles, Derecho Internacional Público, 2a. Edición, Ediciones Ariel S. A., Barcelona 1957.
- 12.- Sanchez de Bustamante Antonio, Manual de Derecho Internacional Público, 2a. Edición, Publicación Habana Carase y - Cía. 1939.
- 13.- Santiago R. Olivier, Ecología y Subdesarrollo en América - Latina, 1a. Edición, Siglo XXI Editoriales S.A. 1981.

- 14.- Seara Vázquez Modesto, Derecho Internacional Público, -
9a. Edición, Editorial Porrúa, S.A. México 1983.
- 15.- Senet Juan, La Contaminación, Salvat Editores S. A. To-
mo I, Barcelona 1973.
- 16.- Sepúlveda César, Derecho Internacional, 13a. Edición, --
Editorial Porrúa S. A., México 1983.
- 17.- Szekely Alberto, Instrumentos Fundamentales de Derecho -
Internacional Público, 1a. Edición, Publicado por la Uni-
versidad Nacional Autónoma de México, 1981.
- 18.- Szekely Alberto, México y El Derecho Internacional Del
Mar, Serie Instituto de Investigaciones Jurídicas, Estu-
dios Doctrinales No. 26, Editorial Instituto de Investiga-
ciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México
1979.
- 19.- Vargas A. Jorge, Contribuciones de la América Latina al -
Derecho del Mar, 1a. Edición, Universidad Nacional Autóno-
ma de México, México 1981.
- 20.- Vargas A, Jorge, La Contaminación Marina Ante el Derecho
Internacional, Caracas 1978.

- 21.- Vargas A. Jorge, México y la Zona de Pesca de Estados Unidos, Universidad Nacional Autónoma de México, Publicación 1979.
- 22.- Vargas A. Jorge, Terminología Sobre Derecho del Mar, Editorial Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, México 1979.
- 23.- Vargas A. Jorge, La Zona Económica Exclusiva de México, - Universidad Nacional Autónoma de México, México 1980.
- 24.- Vargas A. Jorge y Vargas C. Edmundo, Derecho del Mar Una Visión Latinoamericana, la. Edición, Editorial Jus, México 1976.
- 25.- Vargas Carreño Edmundo, América Latina y El Derecho del Mar, Fondo de Cultura Económica, México 1973.
- 26.- Vargas Silva Jorge, La Contaminación de las Aguas Marítimas Más Allá de las Fronteras Nacionales y El Derecho, Secretaría de Relaciones Exteriores, México 1979.