

301809

32

20



UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO



ESCUELA DE DERECHO

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO

LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO Y SU
LEGISLACION EN EL DERECHO INTERNO
E INTERNACIONAL

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A I
ALEJANDRA ORTIZ SORIA

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

PRIMERA REVISION:

SEGUNDA REVISION:

LIC. JESUS JIMENES REYES

LIC. JORGE ESTUDILLO AMADOR

MEXICO, D.F.

1990



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.

I N D I C E

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA NAVEGACION.

	Pág.
1.- LEGISLACION GRIEGA.....	1
a.- Leyes Rodias.....	2
b.- Leyes Atenienses.....	4
2.- LEGISLACION ROMANA.....	4
3.- LEGISLACION DE LA ZONA MEDIA.....	8
a.- Los Roles de Olerón.....	11
b.- El Consulado del Mar.....	14
c.- El Libro Negro del Almirantazgo.....	18
d.- Leyes de Wisby.....	19
e.- Las Ordenanzas de Bilbao.....	20
f.- Las Tablas de Amalfi o la Bola.....	21
Amalfitana.....	

CAPITULO II

PRINCIPIOS DE MEXICO SOBRE EL REGIMEN DEL MAR.

1.- MAR TERRITORIAL.....	22
2.- EL MAR LIBRE O ALTA MAR.....	40
3.- PLATAFORMA CONTINENTAL.....	46

	Pág.
4.- ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA.....	55
5.- ZONA CONTIGUA.....	59

CAPITULO III

SITUACION ACTUAL DEL PROBLEMA DE LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO EN EL DERECHO INTERNO.

1.- LA SECRETARIA DE MARINA Y LA CONTAMINACION.....	63
2.- PRINCIPALES CAUSAS DE LA CONTAMINACION MARINA.....	65
3.- LEGISLACION NACIONAL EN MATERIA DE CONTAMINACION MARINA.....	73
a.- LEY FEDERAL DEL MAR.....	77
b.- LEY FEDERAL DE PESCA.....	80
c.- LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLOGICO Y LA PROTECCION AL AMBIENTE.....	82
d.- LEY REGLAMENTARIA DEL ARTICULO 27 CONSTITUCIONAL EN MA-- TERIA NUCLEAR.....	89
e.- REGLAMENTO PARA PREVENIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACION -- DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS....	94

CAPITULO IV

ORGANISMOS INTERNACIONALES QUE INTERVIENEN EN LA PROTECCION DEL MEDIO MARINO.

1.- ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU).....	100
a.- LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO -- DEL MAR. (MONTENEGRO BAY).....	116

	Pág.
2.- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI).....	129
3.- CONVENIOS INTERNACIONALES EN LOS QUE MÉXICO ES PARTE O SIGNATARIO.....	193
a.- Organización Marítima Internacional (OMI).....	195
b.- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del -- Mar. MONTENEGRO BAY (10 de Diciembre de 1982).....	196
c.- Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar -- por Vertimiento de Desechos y Otras Materias. (Dumping -- 1972).....	196
d.- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del -- por Buques (MARPOL 73/78).....	198.

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION:

El trabajo que hoy presento trata sobre el problema de la contaminación del medio marino y su legislación en el ámbito interno e internacional.

La interacción del hombre sobre el vasto y cambiante escenario que constituye el mar, ha propiciado la creación de graves problemas - que amenazan con causar un desequilibrio ecológico haciendo difícil la reparación del daño,ándonos cuenta que día a día se agudiza este problema por lo que se requiere legislar más a fondo en esta materia.

Constantemente vemos que millones de toneladas de combustibles y materias nocivas transitan diariamente por la superficie de los mares; cantidades exorbitantes de desechos de las actividades industriales se derraman y vierten en el mar causando efectos nocivos a la flora y fauna así como a la calidad de las aguas y entornos, sin contar con una legislación que sea drástica en cuanto a la imposición de sanciones.

Sin embargo la difícil tarea de proteger el medio ambiente demanda de las voluntades coordinadas del pueblo y gobierno, iniciativa privada, y erario federal; requiere desechar hábitos perjudiciales y separar influencias negativas de orígenes interno y externo y lo que es más importante, se requiere integrar al grueso de la población en un magnífico esfuerzo para alcanzar el desarrollo sin dejar atrás, como injusto y perjudicial tributo, al deterioro ecológico y la contaminación precolombiana que han pagado por lo general todos los países antes de estar en la posibilidad económica y tecnológica de revertir la tendencia.

Si analizamos detalladamente el mar, es parte del presente de -

la humanidad, haciéndose de manifiesto que el mar es un enorme arsenal de recursos de la más variada gama, que bien podría dar solución a los más graves problemas de carencias a que se enfrenta nuestro mundo.

Por este motivo, por ser el mar una esperanza de bienestar, resulta tan importante para la sociedad interna e internacional establecer régimen jurídico justo que regule no solo los límites de soberanía de los Estados ribereños sino también el derecho a proteger y preservar el medio marino en beneficio de su pueblo.

Es así como la evolución del valor y el significado del mar ha acarreado la del régimen jurídico que lo regula y que, como " Derecho del Mar " designa al conjunto de normas de derecho internacional público que rige la competencia de los Estados sobre los espacios marítimos.

Entorno dentro del cual, con el presente trabajo se pretende -- cubrir el tema de la contaminación del medio marino y su legislación, sembrando en la conciencia de cada uno de los ciudadanos el problema - que entraña dicho fenómeno, pero en realidad, solo nos queda reaccionar enérgicamente ante dicho problema que no entienda de fronteras, nacionalidades e ideas políticas.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA NAVEGACION

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA NAVEGACION.

1.- LEGISLACION GRIEGA.

Grecia se encuentra delimitada al Norte con Macedonia e Iliria y Francia, al Sur, con el Mar Mediterráneo y la Isla de Creta; al Este, con el Mar Obed y al Oeste, con el Mar Jónico, y su organización política fue principalmente monárquica, siendo substituída posteriormente por la República Aristócrata, siendo gobernada por los nobles o arístidas. Grecia tuvo como primer legislador a Dracon, que dió leyes -- escritas, favoreciéndose a los nobles. Un arconte llamado Solón, divi- de a los ciudadanos en clases sociales conforme a la fortuna que poseían. Se logra establecer una asamblea integrada por ciudadanos. -- éstos elaboraban las leyes y elegían a los arcontes. También contaban con un Tribunal Supremo llamado Arcopego, que ejercía poder sobre los magistrados y se encontraba formado por los ex-arcontes.

Pisistrato en el Siglo VI a de J.C., logró establecer la tiranía, para ello se apoyó en la clase popular, distribuyendo las tierras, de las cuales los nobles se habían apropiado, él logró dar auge al comercio y a la industria. Crearon los Tribunales Populares, con el objeto de que cada Distrito se jurara por sí mismo. Se puede deducir que no hay mucho que hablar de esta cultura griega, siendo difícil encontrar normas concretas de Derecho Griego y los textos que existen algunos de

ellos están redactados en griego; además de que son pocas las figuras griegas que se conocen en esta cultura, entre ellas está la enfiteusis que se mezcla con el ius in agro vectigali de los romanos; en el derecho familiar, encontramos el término para fideicomisos, de origen griego, que tiene aplicación a los bienes que pertenecían a la esposa.

Esta cultura reviste gran importancia por la legislación que -- aportaron entre las que destaca la averis gruesa de la Lex Rhodias de lectu, que a continuación se desarrolla y no cabe duda que el resplandor de esta cultura se debió a su tráfico marítimo que era regulado -- por las leyes Rodias, como veremos más adelante.

a) Leyes Rodias.

Isia griega de nombre Rodas del Mediterráneo, situada cerca de la costa surcosta de Anatolia en Asia Menor, fue habitada -- por el pueblo heleno, siendo el primero en crear la legislación referente al Comercio Marítimo. Rodas es la más importante de las islas llamadas antiguamente del Dodecaneso.

"Las Leyes Rodias, era el conjunto de reglas que formularon los rodios con el propósito de reglamentar jurídicamente el comercio en el mar." (1)

(1) SOLÍS GUILLEN, Eduardo, Derecho Océánico, Edic. Porrúa, S.A. México D.F. 1967, p. 123.

Esta isla destacó por la creación de las leyes marítimas que a la entrada de su puerta se encontraba una estatua de Apolo conocida con el nombre del famoso coloso que fue sin duda una de -- las siete maravillas del mundo antiguo, dentro del contenido de estas Leyes encontramos también por primera vez la reglamentación del contrato de comenda que viene a ser el antecedente de nuestra sociedad mercantil.

Si bien es cierto, estas leyes fueron adoptadas en el año 55 A. C. por el pueblo romano, con el nombre de Leyes Rodias, teniendo una vigencia mundial durante toda la Edad Media.

Las Leyes Rodias regulaban aspectos sobre:

- a) Préstamos Marítimos.
- b) Delitos que eran cometidos por los marinos y entre -- ellos mismos.
- c) Forma de pago de fletes.
- d) Política Naval.
- e) Hurtos en casos de naufragio.

La Ley Rodia de la echazón la encontramos en el Digesto, con el principio fundamental: "Legis Rhodia cavetur, ut, si levandae saevae gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sancitur, quod pro omnibus est un est."⁽²⁾

(2) CERVANTES ARANDA, Raúl.- "Derecho Marítimo," Edit. Ferraro, S.A., México, D.F., 1984, p.11.

Asimismo, dentro del Digesto está comprendida la *foenus nauticus*, que son disposiciones que tienden a regular el préstamo a la gruesa.

La echazón consiste en sacrificar la mercancía que se encuentra a bordo, lanzándola al mar, con el fin de salvar ya sea el barco, la mercancía o la vida de los tripulantes según sea necesario.

Bien podemos señalar que tanto la avería como la echazón tuvieron gran trascendencia hasta nuestros días, ya que nuestra legislación contempla esas figuras jurídicas.

b) Leyes Atenienses.

Por cuanto se refiere a este cuerpo de leyes, se conoce muy poco, puesto que los atenienses para la elaboración de sus leyes, se basaron fundamentalmente en las Leyes Rodias, cuyo origen era griego.

2.- LEGISLACION ROMANA.

Se consideran grandes marinos de la antigüedad a los cretenses y a los Fenicios que fueron sin duda los marinos más destacados en ese tiempo.

Al parecer los Fenicios vivían en una franja angosta de tierra--

entre las montañas y el mar, desde el año 1000 A.C. sus barcos cruzaron el Mediterráneo, transportando artículos santuarios de Egipto y el Oriente, así también llevaban productos de los artesanos fenicios, como eran joyas, telas, vajillas de porcelana y objetos de tocador -- debidamente labrados como eran los espejos de pulida plata y oro.

El pueblo fenicio poseía el secreto de elaborar tintes de púrpura con los mariscos de sus costas, y sus marinos percibían altos precios por la preciosa púrpura de Tiro, sus vías de comercio se extendieron en forma de caravanas de la India y Arabia; ambas del Báltico y del Lejano Mar del Norte; finas medallas de cobre de Chipros; plata hierro, estaño y plomo de España. Además contaban con utensilios de bronce de la Jonia Griega; marfil y ébano de las costas del Mar Rojo, Oro de -- Sfir. Por último la mayor aportación que hizo el pueblo fenicio, fue el alfabeto.

Con el pasar del tiempo Roma se convirtió en una gran potencia marítima, debido a que sus mares eran muy poderosos y dieron a Roma muchas victorias, entre ellas tenemos la destrucción de Cartago por los romanos y así éstos se adueñaron de la mayor parte del resto del mundo. Estos hombres no empezaron como marinos, pero supieron asimilar los inventos y secretos de otros pueblos.

Cuando los fenicios fueron a la guerra con Cartago, por primera vez se vieron muy aventajados en el mar. Pero cuando se encontraron con-

un barco cartago de 5 bancos varado en su playa, pusieron manos a la obra y en un lapso de 60 días, construyeron 120 navas iguales, y una vez que estuvieron listas, fueron tripuladas por remeros ya adiestrados en tácticas especiales montadas sobre el agua, cerca de la orilla, fue el principio del fin para cartago.

Todos estos barcos construidos con remos y velas fueron conocidos con el nombre de galeras. Independientemente de que variaban mucho en cuanto a su forma y terminaron por tener menos filas de remeros que en los barcos más grandes de la antigüedad, la tripulación de las navas dependía de la fuerza humana que los tripulaba. La vida que llevaban los remeros era terrible, pues el trabajo para ellos era agotador, los remeros eran por lo general, esclavos o delincuentes destinados a esa labor a modo de castigo. Estas navas duraron a través de toda la Edad Media y llegaron a montar cañones sobre los maderos pero finalmente fueron substituidos por los veleros.

Regresando nuevamente a la historia de los barcos de vela, los romanos también tenían muchas embarcaciones de éstas, aunque las dedicaban principalmente a viajar y comerciar. Estas navas transportaban a los gobernadores, altos funcionarios romanos y a los ejércitos a todas las provincias de su vasto imperio, traían a Roma los alimentos y objetos suntuarios que llegaban de otras partes del mundo.

La ruta del mar no estaba exenta de peligros, aún en esta fecha

no se habían construido barcos que no naufragaran durante una tempestad y tampoco existía la seguridad para el viajero de que no se cruzaría con un barco pirata, pero el Mediterráneo estaba lleno de velas, por lo menos a lo largo de las costas y las naves eran cada vez más sólidas y grandes.

Si bien es cierto que desde el Siglo V A.de C. escribieron sus primeras leyes, mismas que fueron redactadas por los decenviros y que son conocidas como las XII tablas, entre las que se contemplan diversas leyes, se cree que éstas alcanzaron una vigencia de 300 años.

El emperador Justiniano, en el Siglo VI D.C. mandó a redactar el Código que sin duda fue un compendio de todas las leyes romanas.

Entre otras de las legislaciones más importantes tenemos el Edicto Perpetuo y el Código Justiniano, que contenían distintas disposiciones referentes a la marina de guerra, policía, tráfico marítimo, naufragio y la usura.

Dentro de esta cultura Romana, en materia de comercio se contemplaba la figura de los institores, que eran personas a quienes los comerciantes les encargaban el cuidado de un negocio, pudiendo éstos ejercer acción contra los institores.

"El "Ad similitudinem institutorum tenetur" (3) es otra disposi

(3) CERVANTES ARMADA, Raúl.- Derecho Marítimo. Editorial Trillas, S.A. México, D.F. 1984 p. 10.

sición jurídica tendiente a regular el tráfico marítimo, consistiendo en que aquellos que habían tratado con el Capitán del buque, podrían ejercer acción en contra de quien fuera el propietario de la nave.

No cabe duda que el Código o Leyes Rodas, fueron la máxima autoridad en el Mediterráneo, siendo aceptados sus principios por los romanos. Augusto el Emperador Romano, incorporó en el libro III de Digesto, casi toda la legislación marítima del Código de Rodas, al menos la concerniente a la echada y la contribución.

3.- LEGISLACION DE LA EDAD MEDIA.

Durante la edad media, las primeras resacas que se tienen sobre la utilización de los mares, data de la época de los Vikings, eran considerados audaces navegantes por naturaleza guerreros, que valiéndose de sus veloces embarcaciones, sembraban el terror y la destrucción de los pueblos en donde pasaban.

Así también los Vikings eran notables constructores de barcos, ya que estudiaron todos los caminos del mar y lograron dominarlo con sus naves. Búscase a éstos nombres muy poéticos: El Siervo de la Roca, El León de las Olas, El Cuervo del Viento, La Serpiente Larga y el Dragón, etc.

En la misma Edad Media hubo grandes potencias navales, sobre --

todo en la época de las cruzadas y más tarde cuando el comercio de -- Oriente cobró grandes proporciones. Las Ciudades de Génova y Venecia, fueron las que más destacaron en estos intercambios, aunque otros países intervenían también activamente.

Durante las Cruzadas hubo que transportar a Jerusalén gran número de soldados y enormes cantidades de abastecimientos, y los barcos se ocuparon de ello. En el comercio con el Oriente hubo grandes flotas que llevaban a Europa los artículos de lujo: sedas, especias, piedras preciosas, que siempre habían sido llevadas del Asia las caravanas terrestres. Venecia conserva aún mil rastros del esplendor que disfrutó hace siglos, cuando sus veleros llevaban ricos y codiciados cargamentos al mundo occidental.

A fines de la Edad Media, comienza el gran período romántico -- del mar y su barco. Entonces, los barcos habían conquistado todas -- las rutas que llevaban al Oriente, interrumpiendo aquel rico comercio. Entre los vastos continentes Africano y Asiático, mediaba una pequeña franja terrestre, el istmo de Suez. Un hombre podía cruzarlo con facilidad, pero un barco necesitaba un canal. A causa de esa franja de tierra, una nave tenía que dar la vuelta al África para llegar a la -- India, o dar la vuelta al mundo entero navegando hacia el Oeste, y -- no habiendo otra manera de comerciar con el Oriente mientras los turcos mantuvieron sus posiciones en el Asia Menor. Pero como ya se -- costaba con una brújula para orientarse, los marinos podían ir a la --

India por el camino del Oeste.

Así también, cito a uno de los grandes navegantes como es el -- Príncipe Enrique el Navegante, que construyó una flotilla de excelentes navíos y la tripuló con hábiles marineros para llegar cada vez más lejos a lo largo de la costa africana; y como Bartolomé Díaz dio la vuelta al extremo sur del continente, y Vasco de Gama, dobló el Cabo de Buena Esperanza para ir a la India; como Colón, marchando hacia el Oeste, descubrió la otra mitad del orbe y finalmente, el valiente Magallanes, logró que sus veleros dieran la vuelta al mundo.

Si bien parece Magallanes, salió de Sanlúcar en 1519 con cinco embarcaciones. Tres años después, solo una de ellas la Victoria, al mando de Juan Sebastián Elcano, pues Magallanes había sido muerto por los malayos, entrando de regreso por Sanlúcar, había dado la vuelta al mundo demostrando que la tierra era redonda, pero abordo había 18 hombres, resto de los 395 que habían partido a la expedición.

Independientemente de todas las embarcaciones citadas anteriormente, a mi parecer considero de gran importancia las naves de velas blancas que cruzaron valerosamente los mares, a través de la historia, las más famosas son la Santa María, la Niña y la Pinta, las tres Carabelas con que Colón llegó al Nuevo Mundo en un arriesgado viaje que duró alrededor de 70 días, la mayor de estas naves era la Santa María, con un peso aproximado de 140 toneladas.

En la época de Colón, las grandes potencias marítimas eran Portugal y España. Pero Inglaterra, Francia y los Países Bajos empezaban a hacerse famosos con sus marines. Durante un siglo, trataron de aventajar a su gran enemigo España, aunque luego riñeron entre sí, -- combatieron a España en el Viejo y en el Nuevo Mundo y también en alta mar, incluso cuando había paz en Inglaterra y España, audaces piratas, como Francisco Drake, merodeaban por los mares, para atacar a todo barco español, cargado de tesoros de América, reservando una parte de sus presas a la reina Isabel. Si bien podemos percatarnos, hasta este momento lo que más les importaba eran las rutas comerciales -- pero no contemplaban el aspecto de la contaminación.

a.- Los Roles de Olerón.

Este cuerpo de leyes se cree que surgieron en el siglo -- XIII, y eran la compilación de sentencias, que se componía de -- 47 artículos con un amplio contenido de costumbres marítimas -- que observaron en los fuertes franceses de la costa del Atlántico.

Olerón era también una isla francesa que se encontraba en la costa atlántica cerca de Burdeos.

Este cuerpo de leyes reviste gran importancia, por la gran influencia que alcanzaron al ser adoptadas en España, Inglaterra y los puertos del Mar del Norte y del Báltico, así como en otros pueblos de Europa. Cabe señalar que este cuerpo de leyes

al igual que los Roles de Olerón fueron muy trascendentales en la historia del Derecho Marítimo.

Si bien es cierto que los Roles de Olerón tuvieron gran importancia para que se llevara a cabo la codificación de Alfonso El-Sabio en España, se piensa que la Duquesa Braganza proporcionó -- todo su apoyo para que se elaborara dicho código.

El Maestro Eduardo Solís Guillón, describe en su libro de Derecho Cédnico, algunos aspectos del contenido de los Roles -- de Oleron, siendo los siguientes:

- Prohibición del patrón para vender la nave a su cargo -- [estando de viaje].
- Prohibición al patrón de emprender viajes, sin consultar a la tripulación.
- Salvamento de buques naufragados o de innavegabilidad -- del barco.
- Obligación de la tripulación de no abandonar la nave sin previa licencia del patrón.
- Del marinero herido en servicio.
- Del marinero que está enfermo por causa del servicio..
- De la echazón para el salvamento del barco.

- De las anclas y mástiles sacrificados para el salvamento común.
- De las obligaciones del patrón y de la tripulación, de descargar bien la mercancía.
- De las pérdidas ocurridas por mala estiba.
- De las cuestiones entre marineros y el patrón.
- De los gastos de pilotaje.
- Del despido del marinero por el patrón.
- Del daño causado a una nave por otra anclada.
- De la alimentación de los marineros.
- Del ajuste de los marineros a la parte o al flete.
- Obligación de los marineros de cuidar la nave (al abandono del puerto de partida).
- De sus derechos en caso de acortamiento o prolongación del viaje.
- De cuando pueden los marineros saltar a tierra.
- Indemnización por retraso del cargador y reparto de las mismas.
- De como el patrón teniendo necesidad en el viaje puede -

tenar vinos de los cargadores para remediarla.

- Y finalmente, obligaciones del práctico que conduce la nave al puerto donde se ha de descargar." (4)

Sobre el contenido de este cuerpo de leyes, considero -- que es muy completo, puesto que satisfacía las necesidades de la navegación.

Con respecto a la publicación de estas leyes, Cleirac, -- sostiene que fueron promulgadas en el año de 1150, y su -- primera edición apareció en 1206". (5)

b.- Consulado del Mar.

Indudablemente da que existen dos corrientes diferentes en cuanto al origen del "Consulado del Mar" y que únicamente me -- aboco a mencionarlas, siendo las siguientes:

- 1.- Posteriormente a la Caída del Imperio romano y de los estragos causados por piratas normandos y sarracenos, -- toma vida el comercio marítimo en el Mediterráneo, --

(4) SOLÍS GUILLÉN, Eduardo.- Derecho Océánico, Edit. Porrúa, S.A. -- México, 1987, p.p. 124 y 125.

(5) CERVANTES ANAHUÁ, Raúl.- Derecho Marítimo.- Edit. Herrero, S.A., México, D.F. p. 32.

siendo principales centros comerciales Barcelona y -
Valencia.

- 2.- Mientras que en la Edad Media ya existían los gremios, es probable que antes en Europa haya surgido el gremio de los mercaderes, mismos que decidían asociarse para - proteger y defender sus intereses comunes, recibiendo estas corporaciones el nombre de Universidades, gre- - mios de artesanos sin importar la especialidad que tu- - vieran siempre y cuando tuvieran como finalidad el de- - fender sus intereses comunes.

Se contaba con asociaciones, cada una de ellas se integraba por uno o más cónsules [jueces] que era electo por la Junta general de Asociados, así también el cónsul era acompañado por un jurisperito llamado Prior. Formándose así el Consulado del Mar, cuyo fin era im- - partir la Justicia con equidad, en base a los usos y costumbres que - se presentaban en esa época, se distinguían por la prontitud con la - que dictaban sus sentencias.

Debido a la gran gama de estatutos que existían, y que estaban redactados en latín, idioma que era desconocido por los comerciantes; aparece en el Siglo XIV, una colección de leyes que reúne todos los - estatutos legales, usos, y costumbres del Mar Mediterráneo, editado - en Barcelona en idioma Catalán, unido al gran surge comercial de la -

época, fue de gran valor para los traficantes y marinos, así como para los jueces, cónsules que administraban el derecho.

A ciencia cierta no se sabe en dónde surgió el primer Consulado de Mar, sin embargo se cree que fue en Barcelona, España a finales -- del siglo xiv.

Con el tiempo los costumbres de los navegantes o comerciantes, -- dedicados a las actividades del comercio marítimo, adoptaron el cuerpo de Ley, dedicándose los consulados que surgieron en esta época a -- dirigir los problemas jurídicos de navegación de los comerciantes. -- El tribunal que ventilaba estos asuntos recibía el nombre de "Consu-- lado del Mar".

La Ley "Consulado del Mar" tiene un alcance a nivel mundial deg de el año de 1705 en lo que respecta a la navegación, teniendo vigencia por más de tres siglos, desde el Báltico a Constantinopla, creándose posteriormente Las Ordenanzas de Bilbao.

El Consulado del Mar era de gran importancia para los jueces o cónsules encargados de administrar el derecho de las vías marítimas -- así como de los comerciantes.

De lo anteriormente expuesto se deduce que, el Libro del Consu-- lado del Mar, era una colección de Leyes que reunía todos los estab-

tos locales, costumbres y usos del Mar Mediterráneo. A continuación transcribe algunas de las disposiciones contenidas en el Libro del -- Consulado del Mar, siendo las siguientes:

- "Al señor propietario del barco se le daba el tratamiento de -- patrón (el que manda), nombre que subsiste todavía en la persona que maneja alguna embarcación.
- El patrón era el responsable de los daños que sufriera la carga una vez puesta a bordo.
- El cargador tenía derecho a viajar con sus mercancías.
- El escribano que de todo daba fe, por el desempeño de su cond-- sición, recibía gratuitamente, además de su sueldo, tinta, papel, pergamino, una camisa y zapatos.
- La carga averiada por ratas, era indemnizada por el patrón si -- no había tomado las medidas adecuadas contra aquéllas.
- Para proceder a una echazón, el patrón tenía que pronunciar algunas palabras sacramentales y después de eso, esperaba que alguno de los fletadores arrojara algo al mar (como señal de que se aprobaba la echazón).
- Al pasajero se le llamaba "peregrino" y pagaba flete por su per -- sona; y por separado, pagaba flete por sus mercancías, en su -- caso.

- En caso de defunción de un peregrino, su traje mejor pasaba al poder del piloto y el dinero quedaba en custodia del patrón en espera de que alguien lo reclamara en un plazo de tres años; si no había reclamación, el dinero se entregaba al Obispo del lugar de embarque del peregrino, "para ser aplicado por su alma".
- Cada peregrino estaba obligado a pagar por cuanto dijero el patrón y no podía abandonar el barco hasta el puerto de su destino. Esto se hacía para seguridad de vidas y de haciendas, ya que todos estaban obligados a defender militarmente el barco en caso de ataque, de piratas especialmente.
- Los tripulantes podían solicitar la venta del barco para hacerse pago de sus haberes, si el patrón no pagaba una vez recibido el importe del flete." (6)

c.- El Libro Negro del Almirantazgo.

"Es la más notable compilación de leyes marítimas inglesas. Data de fines del siglo XIV (1376) y tiene una influencia de -- los Reales de Orden". (7)

- (6) SOLÍS GILLEN, Eduardo.- Derecho Oceánico, Edit. Porrúa, S.A. - México, D.F. 1987. p. 127.
- (7) CERVANTES ARRIAGA, Raúl.- Derecho Marítimo, Edit. Porrúa, S.A.- México, D.F. 1987, p. 12.

d.- Leyes de Wisby.

Estas leyes marítimas son creadas en la Ciudad de Wisby en la Isla Sueca de Gotland, así también se les conoce con el nombre de Leyes Gotland. Su contenido es netamente una contraposición de las Leyes de Olerón, además de que para su elaboración se tomaron parte de las posiciones de las Leyes de Amsterdam y Lübeck.

Dichas leyes adquirieron en Europa Septentrional, el carácter de Derecho Común, regulando el comercio en el Mar Báltico, aplicándose además en el Mediterráneo de Europa.

En 1529, los comerciantes de la Ciudad de Wisby, decidieron regirse por sus propias leyes, toda vez que son publicadas en la lengua sajona en Copenhague.

Al igual que las anteriores, éstas fueron leyes de carácter comercial y no regulaban aspectos concernientes a la prevención y control de la contaminación del Medio Marino. Por lo que al ubicarnos en ese tiempo, no se consideraba de importancia regular esta situación, ya que el aspecto marítimo se encontraba descubriendo nuevas formas de navegación y de comercio en base a él mismo, no se preveía y por lo tanto no se legisó sobre el medio marino, situación que viene a tener una gran importancia y por su regulación a nivel internacional en forma-

trascendente hasta la formación de nuestro máximo organismo internacional que es la ONU.

6.- Las Ordenanzas de Bilbao.

Desde el Siglo XVI y después del "Consulado del Mar", en España se publicaron diversas ordenanzas para el tráfico marítimo, en las que se contempla la materia del Seguro Marítimo.

En 1560, se publica la "Ordenanza de Contratación" de Bilbao, misma que pasa a formar parte de la "Recopilación de las Indias" que se editó en Madrid en el año de 1774. Seificándose en la recopilación la "Pragmática sobre Fletes" de 1512, la "Ordenanza de Carlos V de 1552, "Ordenanza de la Casa de Contratación" de Sevilla de 1507 a 1556, la "Ordenanza de Sebastian" de 1682 y el Reglamento sobre la Policía de los Contratos Burgoes 1530.

Se consideran de suma importancia las "Ordenanzas de Bilbao" de 1737, ya que este cuerpo legislativo fue adoptado en España y en la América Española como ley, por lo que puede decirse que tuvieron gran éxito a nivel mundial. Las Ordenanzas de Bilbao, estando vigentes hasta el año de 1860, en que México creó su propio Código de Comercio, que comprendía disposiciones de las Ordenanzas de Bilbao, derogándose éstas al entrar en vigor dicho Código.

f.- Las Tablas de Amalfi o la Bula Amalfitana.

Era considerada un Código Marítimo del S.X., que tomó su nombre en la Ciudad de Amalfi; siendo ésta una pequeña república italiana. Son consideradas como las más antiguas de las leyes, que contribuyeron al desenvolvimiento del comercio. Asimismo, se estableció un tribunal marítimo y que en el año de 1135, se recopilaban las sentencias emitidas por este Tribunal y a esta compilación se le dió el nombre de Tabla Amalfitana.

Se cree que Constantinopla enviaba a Amalfi sus cosas marítimas, con el fin de que sus juicios y resoluciones fueran más justas y equitativas.

CAPITULO II

PRINCIPIOS DE MEXICO SOBRE EL REGIMEN DEL MAR

CAPITULO II

PRINCIPIOS DE MEXICO SOBRE EL REGIMEN DEL MAR.

El dominio marítimo del Estado Mexicano es aquel que corresponde al mar nacional, el mar territorial, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, el primero también se le conoce como aguas, refiriéndose este concepto a todas las aguas situadas al lado interno de las líneas de base de donde se mide el mar territorial, y que, no representan problema alguno, desde el punto de vista de la política exterior de nuestro país y que a continuación se describen:

1.- MAR TERRITORIAL.

Esta figura jurídica ha revestido a lo largo de la historia una serie de polémicas entre varios países, motivadas por las inmensas riquezas pesqueras, que se constituyen en una de las grandes reservas alimenticias de la humanidad, por lo que la explotación de estos recursos es más fácil que la de los terrestres, por no existir un propietario privado en esta superficie. Puede decirse que aquí no existía una preocupación tan predominante por parte del gobierno para proteger de la contaminación a nuestro mar territorial y a sus recursos marítimos, aunque considero que la contaminación surgió desde que tiene auge el comercio marítimo, debiendo existir la contaminación en baja escala.

Si bien es cierto, la primera expresión documental de nuestra soberanía marítima, la encontramos en el tratado de Paz, Amistad y Límites entre México y los Estados Unidos, firmado en la Villa de Guadalupe el 2 de febrero de 1848, para dar fin a la guerra entre ambos países. El primer tratado de límites con Estados Unidos fue el de 1808, el cual se menciona una extensión determinada del mar territorial, sino que las partes únicamente se limitan a ratificar lo estipulado en el Tratado celebrado en 1819, entre España y los Estados Unidos, consistente en "la línea divisoria armarcará del seno mexicano en la embocadura del río Sabina en el mar". (1)

La situación actual, es el resultado de una evolución que se inicia realmente con el Tratado de Guadalupe en 1848, pasando por otros tratados internacionales, hasta llegar al momento oportuno en que nuestro gobierno decide proclamar su adhesión a la regla de las doce millas. Decisión que fue promulgada por el Presidente Gustavo Díaz Ordaz, mediante el decreto de 9 de diciembre de 1969, publicado en el Diario Oficial de la Federación, del siguiente día 26.

Asimismo, el artículo 1 del Tratado de Límites del 30 de diciembre de 1853, conocido comúnmente por los mexicanos como Tratado de Marsella y por los norteamericanos, como Tratado de Gadsden, --

(1) GARCIA ROBLES, Alfonso.- "México y el Régimen del Mar". Secretaría de Relaciones Exteriores.- México, D.F., 1974, p. 82.

contempla la extensión del mar a 3 leguas marítimas y no terrestres, -
equivalentes con la de una a tres millas marítimas, con extensión de-
1852 metros por milla.

Debido a los diversos tratados fronterizos celebrados con los -
Estados Unidos, encontramos una previsión en el Tratado de Límites, -
suscrito el 27 de septiembre de 1852 entre México y Guatemala, en su
artículo III, dispone que la frontera entre ambos países correrá por-
"la línea media del Rio Suchiate, desde un punto situado en el mar a-
3 leguas de su desembocadura..." (2)

En ese momento existía ya una gran discusión entre los países -
para determinar la extensión del mar territorial, a pesar de una se-
rie de tratados, no era posible determinar la extensión, lo que da --
punta a llevar a cabo nuevos tratados y conferencias para determinar-
su distancia.

Mediante la Resolución 1105 (XI) de la Asamblea General, se lli-
ga a cabo en 1958 en Ginebra, la Primera Conferencia de las Naciones-
Unidas sobre el Derecho del Mar, asistiendo 86 Estados con el propó-
sito de unificar la extensión del mar territorial, no lográndose ésto,
sín embargo se aprobaron 4 convenciones sobre: "Mar Territorial y Zo-
nas Contiguas, Alta Mar; Plataforma Continental y Pesca; y Conserva-

(2) GARCIA ROBLES, Alfonso.- Op. Cit. p. 83.

ción de los Recursos Vivos en Alta Mar". (3)

Por lo que se refiere a la anchura del mar territorial, gran diversidad de países insistían sobre la validez de la regla de las tres millas, desatándose una gran polémica por determinar si era o no una norma de derecho. Lo más sobresaliente en esta Convención, fue la propuesta hecha por México, consistente en que aquél Estado que tuviera una anchura de mar territorial inferior a 12 millas, dicho Estado deberá tener una zona económica exclusiva de pesca hasta lograr las 12 millas, esta propuesta fue apoyada por diversos países, entre ellos Arabia Saudita, Birmania, Colombia, Indonesia, Marruecos, República Árabe Unida y Venezuela.

Sin embargo en el año de 1960, mediante la Resolución 1.307 - (XIII) se celebra en Ginebra la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, participando 88 países cuyo objetivo era determinar nuevamente lo relativo a la Anchura del Mar Territorial y los límites de las pesquerías, presentándose dos propuestas, siendo la primera de ellas la de los países afroasiáticos, así como México y Venezuela, fijaron el límite máximo de las aguas territoriales, en doce millas, y dentro de ese límite los Estados Unidos, serían libres para establecer la extensión que consideraran más conveniente, y en-

(3) LLANÉZ FERNÁNDEZ, Javier. El Derecho del Mar y sus Problemas actuales. Edit. Universitaria Buenos Aires, Argentina -- 1974, p. 7.

el caso de tener una anchura menor, se completarían las 12 millas con la zona económica exclusiva de pesca. Como podemos ver, aquí se reitera nuevamente la propuesta que se había hecho en la Primera - - - CONFERENCIA; y la de los Estados Unidos y Canadá, más 6 millas adicionales, desde los Estados costeros podían hacer uso del derecho de pesca, estas propuestas no fueron aprobadas por un solo voto, por lo que la conferencia fue un fracaso.

Como se iba haciendo más difícil la postura de los países conforme a la extensión del mar territorial se vio la necesidad de revisar las normas del derecho internacional del mar, con el fin de adoptar nuevas posiciones, por lo que se decidió convocar en 1960 la III - Conferencia de las Naciones Unidas, sobre el Derecho del Mar, siendo uno de los problemas más palpables que existían y que se tratarían en esta reunión, el de Sistema de Explotación y Administración de los Recursos, Fondos Marinos, el Estatuto de los países mediterráneos, la fijación de los límites externos de la plataforma continental y la -- determinación de las fronteras marítimas, el derecho de paso por los estrechos internacionales y la posibilidad de reglamentar ese derecho, y la situación particular de aquellos países cuyo territorio está formado por un archipiélago, que pedían que las aguas existentes entre - las islas fueran consideradas aguas interiores, por lo que varios - - países se opusieron considerando esta situación como contraria a la - libertad de la navegación, por último, fue tema de discusión lo relativo a la protección y conservación del medio ambiente.

Cabe hacer notar que el célebre tratadista Byakerchock, argumenta que la distancia del mar territorial se medía a través del tiro de un cañón y que el dominio territorial cesaba donde terminaba la fuerza de las armas, pero aún así no se hablaba del aspecto de la continuación a pesar que ya existía; pero eso no era objeto de discusión en las sesiones celebradas, aunque sin embargo, considero que era importante tratar este tema en los foros internacionales.

Las reuniones realizadas por los países iberoamericanos, existió el propósito de obtener el reconocimiento internacional de una extensión de 200 millas, ya sea en forma de mar territorial o de mar patrimonial. Los instrumentos internacionales más sobresalientes, adoptados por los países latinoamericanos fueron los siguientes:

- A.- "La declaración sobre zona marítima de Santiago de Chile, del 18 de agosto de 1952.
- B.- La declaración de Montevideo, sobre el Derecho del Mar, del 8 de mayo de 1970.
- C.- La declaración de los Estados Latinoamericanos sobre el Derecho del Mar, adoptada en Lima, el 8 de agosto de 1970.
- D.- La declaración de Santo Domingo, sobre el problema del Mar Territorial, del 9 de junio de 1972". (4)

(4) SCARA VAZQUEZ, Rodolfo.- Derecho Internacional Público, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F., 1961 p. 262 y 261.

A continuación en forma muy sintética mencionaré el espíritu de los acuerdos adoptados, de los cuales anteriormente ya se citaron:

LA DECLARACION DE SANTIAGO DE CHILE SOBRE ZONA MARITIMA.-

Suscrita por representantes de Chile, Ecuador y Perú. En la primera conferencia, se trataron tópicos sobre conservación y explotación de las riquezas marítimas del Pacífico Sur, el carácter de esta declaración es más económico que jurídico. Por lo que se obliga a los gobiernos el deber de asegurar a sus pueblos, imponiéndoles el deber de conservar y proteger los recursos naturales, impidiendo las explotaciones innecesarias que perjudiquen la economía.

LA DECLARACION DE MONTEVIDEO.- El 8 de mayo de 1970, representantes de Chile, Perú, Ecuador, Panamá, El Salvador, Argentina, Brasil, Nicaragua y Uruguay, firmaron la Declaración de Montevideo, ésta viene a ser el documento base e importante en la doctrina latinoamericana sobre el Derecho del Mar, comprendiendo aspectos científicos, económicos, políticos y jurídicos, que acredita la proclamación de amplias zonas, para poder obtener y lograr sus objetivos, consistiendo en alcanzar el máximo desarrollo de su economía y elevar el nivel de vida de sus pueblos.

En esta declaración se adoptaron como principios básicos del derecho del mar los siguientes:

1.- El derecho de los Estados riberales de disponer de -- los recursos naturales del mar adyacente a sus costas, y -- del suelo y subsuelo del mismo mar, para promover el máxi-- mo desarrollo de sus economías y elevar los niveles de vi-- da de sus pueblos.

2.- El derecho a establecer los límites de su soberanía y jurisdicción marítimas, de conformidad con sus caracterís-- ticas geográficas y geológicas y con los factores que con-- dicionan la existencia de los recursos marinos y la necesi-- dad de su racional aprovechamiento.

3.- El derecho a explorar, conservar y explotar los recur-- sos vivos del mar adyacente a sus territorios y a regular-- el régimen de la pesca y caza acuáticas.

4.- El derecho a explorar, conservar y explotar los re-- cursos naturales de sus respectivas plataformas continen-- tales, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacen-- tes permita la explotación de dichos recursos.

5.- El derecho a explotar, conservar y explorar los recur-- sos naturales del suelo y del subsuelo de los fondos mari-- nos, hasta el límite donde el estado riberaño ejerza su -- jurisdicción sobre el mar.

6.- El derecho a adoptar medidas de reglamentación para los fines precisados aplicables en las zonas de su soberanía y jurisdicción marítimas, sin perjuicio de la libertad de navegación y el sobrevuelo de las naves y aeronaves de cualquier pabellón. (5)

Cabe agregar que el aspecto económico de esta declaración lo encontramos en el principio 1 al conceder el derecho a los Estados de hacer uso de los recursos naturales, que se encuentran en el mar adyacentes a sus costas, con esta actividad se lograría el desarrollo de su economía como un mejor nivel de vida de los pueblos.

Por lo que corresponde al aspecto jurídico, lo encontramos en el punto 2 al expresar que el Estado tiene el derecho de fijar su soberanía y jurisdicción.

El principio 3, se refiere a la pesca y a la conservación de sus recursos, con jurisdicción en el mar adyacente a sus territorios.

El 4to. principio, contempla la exploración, conservación y explotación de los recursos naturales, pero en la pista-

(5) ILLABEZ FERNANDEZ, Javier. Op. Cit. p. 27.

forma continental, en este principio el Profesor Illanes, en su libro *El Derecho del Mar y sus problemas actuales* -- agrega: "La plataforma continental", introduciendo la novedad de dejar de lado la norma mixta de profundidad de -- 200 millas y explotabilidad de la Convención de Ginebra -- para retener solo el criterio de la explotabilidad." (6)

En mi opinión, este principio contempla dos aspectos el -- económico y el jurídico, ya que al explotar los recursos -- naturales en la Plataforma Continental, traería como consecuencia el incremento de la economía de los gobiernos, -- en el aspecto jurídico, el Estado se ve obligado a dictar las normas legales que regularán esas actividades, para -- evitar el saqueo por otros países. Sin embargo, no existe la preocupación por proteger el medio marino de la contaminación, que en cierta forma ocasionaban las actividades de explotación y explotación de los recursos naturales.

El So., también se refiere al plazo económico, permitiendo al Estado explotar, conservar y explorar los recursos naturales que se encuentran en el suelo y subsuelo de los -- fondos marinos, limitando al Estado exclusivamente a realizar dichas actividades hasta donde tenga jurisdicción y-

(6) ILLANES FERNANDEZ, Javier Op. Cit. p. 29.

soberanía.

El óltimo de los principios, alude a la adopción de disposiciones que dicte el Estado sobre sus zonas de soberanía y jurisdicción, sin que se vea afectada la libertad de navegación y el sobrevuelo de las naves y aeronaves.

Por lo anterior, cabe señalar que esta declaración no comprende el problema de la contaminación marina, que si bien es cierto ya existía, desde tiempo atrás, con las actividades que se realizaban en el mar, como son la exploración, explotación de los recursos naturales, el tráfico de la -- navegación que es uno de los problemas que representan actualmente cierta dificultad para resolverlos así como -- otros usos legítimos del mar.

Es necesario resaltar que en aquel entonces la mayor atención de los países que participaban en estas reuniones, la enfocaban para determinar la anchura del mar territorial y no el aspecto de la contaminación del medio marino, por lo que considero que a éste último debió prestársele la misma importancia que tenía el mar territorial, puesto que ambos van implícitos y son primordiales para los países.

LA DECLARACION DE LOS ESTADOS LATINAMERICANOS SOBRE EL --

DERECHO DEL MAR.- Esta fue adoptada el 8 de agosto de 1970, celebrándose en Lima la Reunión Latinoamericana sobre aspectos del Derecho del Mar, conocida también con el nombre de "DECLARACION DE LIMA", a esta reunión concurren representantes de los países latinoamericanos, así también asistieron en calidad de observadores otros países, como Islandia y Senegal. Este instrumento viene a ser idéntico al que se elaboró en Montevideo, sintetizando aquí la redacción de la Declaración de Lima. En este documento se hace una innovación al integrar los "Principios de México", para que se determinaran los límites de soberanía y jurisdicción de los Estados en el Derecho Marítimo, tratándose el derecho que tiene el Estado para preservar e impedir la contaminación del medio marino en sus respectivas áreas de jurisdicción, autorizándose el derecho de vigilar y participar en lo relacionado a las actividades de investigación científica.

Dentro de este instrumento jurídico, se establecieron como principios comunes del Derecho del Mar, los siguientes:

"1.- El derecho inherente del Estado ribereño a explorar, conservar y explotar los recursos naturales del mar adyacente a sus costas y del suelo y subsuelo del mismo mar, así como la plataforma continental y su subsuelo, para promover al máximo el desarrollo de -

su economía y elevar los niveles de sus pueblos.

2.- El derecho del Estado ribereño a establecer los límites de su soberanía o jurisdicción marítima de acuerdo con criterios razonables, atendiendo a sus características geográficas, geológicas y biológicas, y a las necesidades del racional aprovechamiento de sus recursos.

3.- El derecho del Estado ribereño a adoptar medidas de reglamentación para los fines precitados aplicables en las zonas de su soberanía o jurisdicción marítimas, sin perjuicio de la libertad de la navegación y el sobrevuelo de las naves y aeronaves de cualquier nacionalidad.

4.- El derecho del Estado ribereño a autorizar, vigilar y participar en todas las actividades de investigación científica que efectúen en las zonas marítimas sometidas a su soberanía o jurisdicción, así como a recibir los datos obtenidos y los resultados de tales investigaciones". (7)

"La Declaración de Lima tuvo reservas similares a la de Montevideo, en cuanto a la interpretación de la libertad de navegación. -- Además, México entendió que el límite razonable para la soberanía

(7) DILLARIZ FERNANDEZ, Javier Op. Cit. p. 29.

o jurisdicción del Estado ribereño, eran doce millas, Bolivia y Paraguay votaron en contra de la declaración porque consideraron que ignoraba las realidades y los intereses de los países sin litoral." (8)

Considero que este instrumento jurídico además de ser similar a la Declaración de Montevideo, es importante y cabe señalar que aquí empiezan a tratar lo relativo a la protección del medio marino en cuanto a la contaminación, viéndose en la imperiosa necesidad de dictar disposiciones jurídicas que regulen todas las actividades que se realizan en el mar y que por consecuencia tienden a causar un desequilibrio ecológico.

Por último, cabe citar que en esta reunión se aprobaron diversas resoluciones sobre los fondos marinos y oceánicos, fuera de las jurisdicciones nacionales; sobre la convocatoria de una nueva Conferencia Internacional sobre Derecho del Mar; sobre el problema de la Contaminación del Medio Marino; sobre la prescripción de armas nucleares en los fondos marinos y oceánicos y su subuelo y, por último, -- sobre aspectos jurídicos de la investigación científica del océano. Se trata de documentos que sirvieron para afrontar problemas contingentes suscitados en las Naciones Unidas y que contribuyeron a consolidar un bloque operativo latinoamericano, en los temas del Derecho del Mar.

(8) ILLANES FERNANDEZ, Javier Op. Cit. p. 30.

LA DECLARACION DE SANTO DOMINGO.- Fue aprobada en la conferencia especializada de los países sobre los problemas del mar, el 29 de julio de 1972, fecha en la que se hace un reconocimiento sobre el mar territorial y mar patrimonial. Entre otros temas que trata, también hacen referencia a la plataforma continental; a fondos marinos; alta -- mar; a la contaminación marina, así como a la cooperación regional.

En esta declaración se establecieron normas con respecto al Mar Territorial, y que a continuación se transcriben:

1.- La Soberanía del Estado se extiende, 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, así como al espacio aéreo sobre el mar territorial, al lecho y al subsuelo de ese mar.

2.- La anchura de esta zona y la manera de delimitación debe ser objeto de un acuerdo internacional, preferentemente de ámbito mundial. Todo Estado tiene, entretanto, el derecho de fijar la anchura de su mar territorial hasta un límite de 12 -- millas náuticas medidas a partir de la línea de base aplicable.

3.- Los buques de cualquier Estado con litoral marítimo o sin él, gozan del derecho de paso inocente a través de esta --

zona, de conformidad con el Derecho Internacional." (9)

En estos puntos o normas determinados en esta declaración, existe similitud, con las determinaciones tomadas en la Conferencia de las Naciones Unidas, celebrada en 1974, ya que ambas conciben en que la soberanía del Estado ribereño se desplazará más allá de su territorio, de sus aguas interiores, pero la concesión contempla además el Estado archipelágico hasta la franja adyacente conocida como el mar territorial. Asimismo, dicha norma permite el paso inocente, aunque no se especifica en qué situaciones o condicionantes se les concederá el paso, por lo que considero que este era permitido, con fines pacíficos, como se contemplan actualmente.

Aquí también se hablaba de una figura jurídica como es el Mar Patrimonial, sobre lo cual se estableció lo siguiente:

"1.- El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre los recursos naturales, tanto renovables como no renovables, que se encuentran en las aguas, en el lecho y en el subsuelo de una zona adyacente al mar territorial, denominada mar patrimonial.

2.- El Estado ribereño tiene el deber de promover y el -

(9) Op. Cit. p. 36.

deracho de reglamentar las investigaciones científicas que se adelanten en el mar patrimonial, así como el adoptar -- las medidas necesarias para evitar la contaminación del me dio marino y asegurar su soberanía sobre los recursos.

3.- La zona del mar patrimonial debe ser objeto de -- acuerdo internacional, preferentemente en ámbito mundial.- La suma de esta zona y la del mar territorial teniendo en cuenta las circunstancias geográficas no deberán exceder -- en total de 200 millas náuticas.

4.- La delimitación de esa zona entre dos o mas Estados se hará con arreglo a los procedimientos pacíficos previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

5.- En el mar patrimonial las naves y aeronaves de todos los Estados con litoral marítimo o sin él, tienen derecho de libre navegación y sobrevuelo sin otras restricciones -- que las que puedan resultar del ejercicio, por parte del -- Estado ribereño, de sus derechos en el mismo mar. Con estas únicas limitaciones, habrá libertades para tender cables y tuberías submarinas." [10]

Después de haber celebrado diversas convenciones para de--

[10] ILLARREZ FERNANDEZ, Javier. Op. Cit. p.p. 35 y 36.

terminar la anchura del mar territorial, ésta se logra hasta la tercera convención, que en su artículo 3o. establece:

"Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura -- del mar territorial hacia un límite que no exceda de 12 millas marinas, medidas a partir de la línea de base determinadas de conformidad con esta convención." (11)

Cabe señalar, que la anchura del mar territorial que se fija en esta convención es la misma que propuso México en 1958.

Es evidente que existen diferencias y semejanzas entre mar territorial y las Aguas Interiores, en éstas no hay paso -- incúp o incerta, por otro lado tiene las mismas características que posee el mar territorial. En el caso de la primera figura oceánica la anchura de los mares varían según la zona geográfica.

También es necesario resaltar, que en las aguas interiores existe una excepción y se da al existir el paso incerto -- de dichas aguas, al aplicar la regla para trazar líneas --

(11) Diario Oficial de la Federación del 1o. de junio de 1958. p. 11.

de base recta, parte del alta mar se transforma en mar interior.

2.- EL MAR LIBRE O ALTA MAR.

La expresión de MAR LIBRE, es uno de las más antiguas en el Derecho Internacional del Mar. Esta expresión aparece como una reacción en contra de las declaraciones unilaterales de algunos Estados ribereños, como Venecia, Génova, Dinamarca, Noruega y más tarde Inglaterra, España y Portugal, reivindicándose para sí grandes extensiones de espacios oceánicos frente a sus costas.

Debido a la situación que prevalecía en esa época, las potencias marítimas se adjudicaron los mares adyacentes, por lo que no permitían que las embarcaciones de otros Estados surcaran esas aguas, -- que consideraban cerradas para los demás.

Así Venecia monopolizó el Mar Adriático, Génova y Liguria; por otro lado Dinamarca declaró suyos los Estrechos de Silen y de Belt, -- esenciales para la navegación, así como el Mar Báltico. La Gran Bretaña declaró como mares británicas los adyacentes a su territorio -- mientras que en el Océano Índico se disputaban que pertenecía a Portugal, de igual forma que el Océano Pacífico era de España.

Como resultado de las arbitrarias extensiones del dominio marí-

tina de ciertos Estados sobre los mares adyacentes, se dió como consecuencia la implantación de impuestos más injustos a las clausuras de ciertas porciones oceánicas y el entorpecimiento creciente de las actividades de transporte marítimo y de las naves de otros Estados, lo que condujo a una rebelión de la comunidad internacional en contra de este régimen legal de clausura oceánica.

Dentro de este contexto, tiene gran importancia la doctrina - - Libertad de las Mares, siendo uno de sus defensores al Holandés Hugo Grotio.

En 1609, dió a conocer su obra *De Mare Liberum*, cuya esencia va destinada a proteger los intereses de las compañías holandesas de las Indias Orientales, esta publicación fue escrita con objeto de cuestionar y romper el monopolio del comercio con las Indias Orientales, que en aquel entonces ejercía Portugal en el Océano Indico. Sin embargo el maritimista Hugo Grotio, afirmaba que en virtud a que el mar -- es tan vasto y sus recursos inagotables, no podía convertirse en posesión de ningún Estado, ya que el mar había sido creado para ser usado por todos y que cualquier nación era libre de llevar a cabo actividades de navegación y de comercio con otras naciones.

La obra de Hugo Grotio, es la base doctrinaria para la libertad de la libre navegación, constituyendo hasta la fecha los cimientos de tal comunicación y comercio internacionales.

Desde el punto de vista del Derecho Oceánico al mar libre nació el nombre de Alta Mar, algunos autores los consideran aguas internacionales comprendidas en alta mar.

De acuerdo al artículo 86 de la Tercera Conferencia, por alta mar se entiende: "todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, o en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico."- [12]

En cierta forma esta definición disminuye el concepto jurídico de lo que es ALTA MAR, que predominaba hasta la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se llevó a cabo en 1958 en Ginebra, Suiza. Según lo contemplaba el Artículo 10, de la convención respectiva, se señalaba: "Se entenderá por ALTA MAR la parte de mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado". (13)

Cabe señalar que en la Tercera Conferencia introduce una figura oceánica que la Convención de 1958 no consideraba en su definición de Alta Mar, siendo las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico.

(12) Diario Oficial de la Federación del 10 de junio de 1983, p. 31.

(13) SEPULVEDA, César.- "Manual de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada de México", Sria. de Relaciones Exteriores.- México, D.F., 1981, p. 122.

Sin embargo, nuestro nuevo derecho del mar ha dividido el concepto de Alta Mar en dos importantes espacios marítimos, que como dije anteriormente no existían, siendo éstos: La Zona Económica Exclusiva y las Aguas Archipelágicas.

En consecuencia la Alta Mar, es el espacio marítimo que se encuentra libre de cualquier manifestación permanente de soberanía de algún Estado.

Debe precisarse que esta figura oceánica posee determinadas características, que están comprendidas en los artículos 87, 88 y 89 de la Tercera Conferencia.

Conforme al actual derecho del mar, existen 6 libertades clásicas que se encuentran relacionadas al régimen jurídico de la Alta Mar, y que están contempladas en el artículo 87 de la última CONFERENCIA, señala:

"La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la Alta Mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

a) La libertad de navegación;

- b) La libertad de sobrevuelo;
- c) La libertad de tender cables y tuberías subterráneas, con sujeción a las disposiciones de la parte VI;
- d) La libertad de anclar islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI;
- e) La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2;
- f) La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones de las partes VI y VIII;

2.- Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la Alta Mar, así como los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la zona." (14)

Los puntos c, d, e y f, están permitidos, siempre y cuando se cumplan las disposiciones a que se hace referencia.

La libertad de navegación y sobrevuelo fueron necesarias e incorporadas al artículo 2o. de la Convención de Ginebra, sobre Alta Mar en 1958, por cuanto se refiere a la Libertad de Pesca y de Inves

(14) Diario Oficial de la Federación del 10 de Julio de 1963, p. 35.

tigación Científica, aparecen por primera vez en el artículo 67 ya -- citado, mismas que fueron tratadas por la 3a. Convención sobre el Derecho del Mar, celebrada en 1982.

El artículo antes señalado en su parte final dispone que esas -- libertades serán ejercidas por todos los Estados con litoral o sin -- litoral, tomando en consideración los intereses de otros Estados; con la debida atención a los derechos previstos en el referido texto con respecto a las actividades de la zona internacional.

Por lo que atañe a la naturaleza jurídica de Alta Mar, si bien es cierto existían dos doctrinas:

"La primera, argumentaba que ese espacio oceánico, era una -- res nullius, es decir que la Alta Mar no pertenece a nadie". (15)

Por lo que era posible de apreciarse mediante determinados ac-- tas, tales como la ocupación, conquista, posesión, que son formas de adquirir el territorio; como sería el caso de la construcción de is-- las artificiales fijas o bien de actividades de explotación de rédo-- les polimetalicos en los fondos marinos y oceánicos.

Por Rédulo Polimetalico, debe entenderse; la cosección mina-

(15) SEPULVEDA, César. "Manual de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada de México", Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1981. p. 127.

nal esférica que es distinta de, y puede ser separada de, las formaciones en las cuales se presentan. Los Módulos normalmente son alargados y con una protuberante superficie irregular normalmente son orientados a la casa.

La energía y la fuerza se presentan constantemente como densos núcleos estructurales de sílica casi pura en piedra caliza o creta, donde ellos parecen reemplazarse de la roca de carbonato por sílica. Arcilla con piedra de hierro, una mezcla de piedra siderita (carbonato de hierro) en ocasiones se presenta como estratos de cana obscura o café." (16)

La Segunda Doctrina sustenta, la Alta Mar como una res comunis omnium en el sentido de que se trata de una cosa, de un bien, cuyo uso es común a todos y que por tal motivo, no puede ser poseída por nadie en particular. (17)

Al parecer, esta doctrina es muy clara, ya que señala que la Alta Mar, está destinada para toda aquella persona física o moral que desee hacer uso de esta figura oceánica y que tal motivo no es propiedad de algún Estado en particular.

3.- LA PLATAFORMA CONTINENTAL.

(16) Enciclopedia Británica Vol. VIII p. 74.

(17) SEPULVEDA, César.- Op. Cit. p. 124.

La Plataforma Continental, suele ser considerada como uno de -- los conceptos jurídicos internacionales más trascendentales en el Derecho Marítimo.

La Plataforma Continental o Submarina, comprende aproximadamente una profundidad de 200 millas marinas, figura que fue incorporada a nuestro territorio nacional mediante la proclama del Presidente -- Avila Camacho, del 29 de octubre de 1945, contemplando ésta "La reivindicación de la plataforma o zócalo continental adyacente a las costas y todas y cada una de las riquezas naturales conocidas e inéditas que se encuentren en las mismas y procede a la vigilancia, aprovechamiento y control de las zonas de protección pesqueras necesarias a la conservación de tal fuente de bienestar". (18)

Si bien es cierto que la primera definición internacional de -- Plataforma Continental es la adoptada en la Convención de Ginebra en 1958 al describirla en su artículo 10, como: "a) el lecho del mar y el subsuelo de las zonas marinas adyacentes a las costas pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de -- 200 metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas; b) El lecho del mar y el subsuelo de las regío

(18) SEPULVEDA, César.- "Manual de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada de México", Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1981, p. 141.

nes submarinas análogas, adyacentes a las costas de islas." (19)

Para nuestro gobierno, esta figura oceánica reviste gran importancia por la enorme cantidad de riquezas que contiene, como son hidrocarburos, minerales, alimentos plañtónicos, diversas especies de peces que habitan en ella y otras.

Así también la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en el artículo 2 cuarto párrafo, señala: "Se entiende por recursos naturales, los recursos naturales y otros recursos no vivos del lecho del mar y del subsuelo. Dicha expresión comprende, asimismo, los organismos vivos, pertenecientes a especies sedentarias, es decir aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo, o sólo pueden moverse en constante contacto físico con dicho lecho y subsuelo." (20)

Considero de gran importancia mencionar que uno de los objetivos de esta Convención fue reglamentar las actividades y explotación de la Plataforma Continental, cuidando ante todo que la navegación, la pesca y la conservación de los recursos vivos del mar, así como la investigación científica, no se vieran afectadas al ejecutar dichas actividades.

(19) RAMÍREZ O., Emilio. México y el Régimen del Mar. Secretaría de Relaciones Exteriores, Tlalabálca, México. 1974, -- p. 295.

(20) Idem.

La Plataforma Continental o Submarina, comprende aproximadamente 429,000 Km², fue incorporada a nuestro territorio nacional mediante la Proclama del Presidente Avila Camacho, el 23 de octubre de 1945, contemplando que: "El Gobierno de la República reivindica toda la plataforma o zócalo continental adyacente a sus costas y todas y cada una de las riquezas naturales conocidas o inéditas que se encuentran en las mismas y procede a la vigilancia aprovechamiento y control de las zonas de protección pesqueras necesarias a la conservación tal -- fuente de bienestar". (21)

Sobre esta situación México actuó siguiendo la práctica iniciada por los Estados Unidos, cuyo Presidente Harry Truman, había formulado una declaración similar, el anterior 28 de septiembre, como veremos a continuación.

Es necesario recalcar la importancia que revistió en aquel entonces la proclama del Presidente Truman de los Estados Unidos, planteada el 28 de septiembre de 1945, bajo el registro Número 2667 al establecer: "La Política de los Estados Unidos, en relación con los recursos naturales del subsuelo y del lecho marino de la Plataforma -- Continental", o sea el área submarina adyacente al litoral de un Estado ribereño, que situada fuera del mar territorial llega generalmente hasta una profundidad de 200 metros. "También declara como pro-

(21) O. RABASA, Emilio. "México y el Régimen del Mar." Secretaría de Relaciones Exteriores. Tlalcalolco. México, D.F. 1974. P. 96.

riedad del referido país, sujetas a jurisdicción y control", los recursos naturales del subsuelo y del lecho marino de la Plataforma Continental debajo de la Alta Mar, pero contiguos a costas de los Estados Unidos", aclarando que "el carácter de alta mar de las aguas situadas sobre la plataforma continental y el derecho de su libre e ilimitada navegación no se ven afectados en modo alguno". (22)

Como ya se mencionó anteriormente, esta proclama tuvo gran influencia para la determinación que adoptó en aquel entonces nuestro gobierno de México, al definir la Plataforma Continental, lo que trajo como consecuencia jurídica reformar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, referente a la anexión o adquisición -- del territorio requiriéndose para ello la aprobación legislativa correspondiente.

México al definir jurídicamente su Plataforma Continental, representó un gran adelanto, porque su territorio nacional se extendió más al agregarle 424 mil kilómetros cuadrados, es decir una cuarta parte aproximadamente de la extensión total del mismo. Anadido a esto todas las riquezas adyacentes y en esas tierras sumergidas.

El 24 de octubre de 1945, el Presidente Manuel Ávila Camacho, -- formuló una declaración en la que reivindica toda la plataforma o - -

(22) SEPULVEDA, César.- "Manual de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada, Secretaría de Relaciones Exteriores México, D.F. p-p. 140 y 141.

zócalo continental adyacente a sus costas y a todas y cada una de las riquezas naturales conocidas e inéditas que se encuentran en la misma. (23)

Con esta declaración se debía de reformar nuestra Constitución Política, hasta después de haber concluido las Convenciones de Ginebra.

El 20 de enero de 1960, se publica el decreto del 6 del mismo mes y año en el que se reforma la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, quedando de la siguiente manera:

"Artículo 27 párrafo 4o. "... Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y zócalos submarinos de las islas"...

"Artículo 42 fracción IV: "... la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes";

"Artículo 48, "... la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes". (24)

(23) SEPULVEDA, César. Op. Cit. p. 141.

(24) G. NARASA, Emilio, "México y el Régimen del Mar". Exposición -- Internacionales Contemporáneas, Secretaría de Relaciones Exteriores, Tlaxcalteco, México, D.F. 1974, p. 97.

De acuerdo a la Convención de Ginebra y resumiendo las características de la naturaleza jurídica de la Plataforma Continental, son 5:

- 1o. El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía, sobre la plataforma para efectos de las actividades de exploración y explotación de los recursos naturales.
- 2o. Estos derechos son exclusivos en el sentido de que si el Estado no ocupa o explota su plataforma, ningún otro Estado podrá llevar a cabo dichas actividades sin su consentimiento.
- 3o. No se afecta el régimen jurídico aplicable a las aguas superyacentes a la plataforma (alta mar) ni al espacio aéreo situado sobre dichas aguas.
- 4o. Las actividades de explotación de sus recursos no deben -- entorpecer la navegación ni las libertades de pesca.
- 5o. Los derechos del Estado ribereño son independientes de su ocupación real, así como de toda declaración expresa.

Cabe señalar si bien es cierto que México fue el primer país -- a nivel mundial que adoptó la doctrina de la plataforma continental,

después de que fue pronunciada por el Presidente Harry S. Truman, en su respectivo proclama.

Es preciso señalar que el Gobierno de México, el 2 de agosto de 1955 depositó ante el Secretario de las Naciones Unidas, el documento de Adhesión a la Convención de Ginebra en 1950 sobre la Plataforma -- Continental. (Decreto que fue publicado en el Diario Oficial de la -- Federación el 16 de diciembre de 1955).

Puede afirmarse que México cuenta con un amplio cuerpo jurídico para proteger los derechos de soberanía donde nuestro país tiene jurisdicción, sobre todo en los recursos renovables y no renovables.

Conforme a la Tercera CONFERRA de el derecho a tender en la -- plataforma continental, cables y tuberías submarinas bajo determina-- das condiciones.

Al respecto, La Ley Federal del Mar, viene a confirmar lo dicho en la Convención del Derecho del Mar, sobre si México no explota sus recursos nadie puede realizar esas actividades si menos que se otor-- que el consentimiento de las autoridades nacionales competentes.

El Artículo 62 de dicha Ley prescribe:

"La plataforma continental y las plataformas insulares mexica--

mas comprenden el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas -- que se extienden mas allá del mar territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio nacional hasta el borde exterior del margen continental o bien hasta una distancia de 200 millas marinas, contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial en los casos en que el borde exterior del margen continental no -- llegue a esa distancia, de acuerdo con lo dispuesto en el Derecho Internacional. La definición anterior comprende la plataforma de Islas, Cayos y Arrecifes, que forman parte del territorio nacional." (25)

El Artículo 57, faculta a la nación para ejercer derechos de -- soberanía sobre la plataforma continental y las plataformas insulares para realizar actividades de exploración y explotación de sus recursos naturales.

Reiterando lo antes dicho en este tema, puede decirse que México cuenta con una serie de disposiciones legales para proteger las -- aguas jurisdiccionales, conservando con ellas los derechos de soberanía que en ellas se ejercen, así como los recursos renovables y los -- no renovables, que se localizan en el lecho y subsuelo, si bien es -- claro, se tiene conocimiento que, la plataforma continental, posee --

(25) Ley Federal del Mar. Secretaría de Pesca. p. 36.

grandes yacimientos de hidrocarburos, que por negligencia si es que no se tiene el debido cuidado al realizar actividades de explotación o exploración o bien cualquier otra actividad que llegue a contaminar nuestras aguas y que por consecuencia afecte la flora y la fauna marina, ocasionando un desequilibrio ecológico.

4.- ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA.

Uno de los principales espacios económicos más reciente reconocidos por el Derecho Internacional, es la zona económica exclusiva, con una extensión de 200 millas (equivalente a 1852 metros). Si bien es cierto que su antecedente más inmediato se localiza en el mar patrimonial, concepto dado por América Latina. Asimismo, se puede afirmar que esta figura jurídica representa una solución al problema que existía entre los conceptos de Mar Líbero y Mar Clausen.

Desde hace mucho tiempo México se declaró partidario de la zona económica exclusiva, que como ya indiqué anteriormente en un tiempo -- fue llamado Mar Patrimonial y puede afirmarse que su decisión para -- defender este concepto, y su afirmación consistente a lo largo de todos los años, desde 1972 favoreció la adopción de esa institución. -- Por ello tomó la medida oportuna, por cierto de reivindicar jurídicamente la zona económica exclusiva reafirmando en el ámbito particular del Estado Mexicano, algo que el Derecho Internacional viene reconociendo implícitamente desde hace tiempo, o sea la extensión de la ju-

jurisdicción nacional a una área marítima amplia para reservarla a los nacionales y evitar la explotación abusiva o agotadora por otros Estados, para impedir el daño por agentes contaminantes, para evitar su uso para fines bélicos.

La postura de México al respecto, se comenzó a precisar a partir del 5 de octubre de 1971, mediante la declaración hecha por el entonces Presidente de la República Licenciado Luis Echeverría Alvarado, ante la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, situación que concretó la promulgación de su decreto del 26 de enero de 1976, que se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 6 de febrero.

El Presidente de la República, el 4 de noviembre de 1976 envía a la Cámara Legislativa una iniciativa de decreto para adicionar un párrafo al artículo 27 Constitucional y una iniciativa de la Ley Reglamentaria del mismo. Estableciendo en la primera que México ejerce su soberanía en una zona económica exclusiva fuera del mar territorial, adyacente a éste, los derechos de soberanía y la jurisdicción que determinan las leyes del Congreso, fijando en esa zona hasta 200 millas a partir de la línea base la cual se mide el mar territorial, excepto frente a las costas de la Península de Yucatán, donde la delimitación de la zona se efectuará en la medida en que sea necesario, por acuerdo con los Estados interesados.

La ley reglamentaria del precepto antes citado señala que el -- Estado mexicano tiene derecho de soberanía para los fines de explotación y exploración, conservación y administración de los recursos naturales tanto renovables como no renovables, de los fondos marinos -- incluidos su subsuelo y de las aguas superyacentes. Teniendo derechos exclusivos y de jurisdicción con respecto al establecimiento y utilización de islas artificiales y estructuras. Cabe mencionar que la -- Nación tiene jurisdicción exclusiva con respecto a otras actividades tendientes a la exploración y explotación económica de la zona, teniendo además por último jurisdicción en lo relativo a la preservación del medio marino, incluidos el control y eliminación de sustancias que provocan o dan origen a una contaminación y la investigación científica.

En esta figura jurídica, también está permitida la libertad de navegación, sobrevuelo y el tendido de cables y tuberías submarinas, así como otros usos internacionales legítimos del mar, relacionados a la navegación y a las comunicaciones, es decir, los derechos -- clásicos de la Libertad de los Mares adoptados en la Convención de -- Ginebra sobre el Alta Mar.

La iniciativa de la edición constitucional y de la Ley Reglamentaria, fueron discutidas y aprobadas por el Congreso y por las legislaturas estatales, publicada la primera en el Diario Oficial de la -- Federación el 5 de febrero de 1975, adición lo que viene a ser el --

La otra propuesta que se convierte en Ley Reglamentaria del párrafo octavo del artículo 27 Constitucional, relativo a la Zona Económica Exclusiva. Dicha ley constaba de 8 artículos en los cuales se mencionaba que la nación ejerce sus derechos de soberanía, así como la jurisdicción que al efecto determine esta ley.

En su artículo 2o, señala: "El límite exterior de la zona económica exclusiva será una línea cuyos puntos estén todos a una distancia de 200 millas náuticas en la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca una superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesaria, mediante acuerdos con esos Estados". (26)

El 8 de enero de 1986, fecha en que se publica en el Diario Oficial de la Federación, la Ley Federal del Mar, reglamento de los párrafos Cuarto, Quinto, Sexto y Octavo del Artículo 27 de nuestra Carta Magna, en lo referente a las zonas marinas mexicanas.

De acuerdo a esta Ley, la Nación está facultada para ejercer:

- 1) Derechos de soberanía, en las actividades de explotación de los recursos naturales.

(26) SEPULVEDA, César.- Derecho Internacional, Edit. Porrúa, S.A., 13a. Edición. México 1983. pp. 687-690.

- 2) Se permite el establecimiento y utilización de islas -- artificiales.
- 3) Investigación científica marina.
- 4) La Protección y preservación del medio marino.

Este figura permite las libertades de: sobressuelo, navegación, tendido de cables y tuberías submarinas, agregando -- además otros usos del mar internacionales, tales como la ope-- ración de embarcaciones, aeronaves, tuberías, etc.

El artículo 50 de esta ley prescribe:

"La Zona Económica Exclusiva Mexicana, se extiende a 200 -- millas marinas (370,400 metros) contados desde la línea de be-- se a partir de las cuales de conformidad con el artículo 26 de -- esta ley, se mide la anchura del mar territorial". [27]

5.- ZONA CONTIGUA.

Es aquella zona que en sus orígenes, tuvo una dimensión de 3 mi-- llas, contigua al límite exterior del mar territorial, cuando ésta -- contaba con una dimensión de 9 millas, siendo una parte de Alta Mar -- vecina al Mar Territorial. En ella se podrán tomar las medidas de -- fiscalización necesarias para prevenir y sancionar las infracciones a

[27] Ley Federal del Mar. Secretaría de Pesca, México, 1986, p. 34.

sus Leyes o Reglamentos Aduaneros, fiscales, de Inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial.

Originalmente ésta no tuvo problema jurídico para México, ya que las 12 millas que establecía la Convención de Ginebra de 1958, para la zona contigua y el mar territorial de un país, no se excedía. Sin embargo, al ampliar México sus aguas territoriales a las 12 millas, la zona contigua quedaba entre ese nuevo límite y las quince millas, lo que ya sobre pasaba el máximo permitido. Esto llevó a pensar a algunos de nuestros juristas que era preciso una modificación de la legislación mexicana.

Por cuanto hace a la naturaleza jurídica de esta zona, es diferente a la que presenta el mar territorial, pues aquí el Estado se ve limitado para ejercer sus derechos.

Debido al descontento que existía por algunos países, se vio la necesidad de adaptar en 1982, la Tercera Convención sobre el Derecho del Mar, celebrada en Montego Bay, Jamaica, instrumento que México firmó el 21 de febrero de 1983, el que es depositado ante la Secretaría General de la Organización de las Naciones Unidas el 10 de marzo del mismo año, en la Sección 4a. Artículo 33 de dicha Convención establece que: "La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marítimas, contadas desde los límites de base a partir de los cuales se mide la anchura del mar territorial." (28)

[28] Oficio Oficial de lo. de junio de 1983, p. 17.

Con éste México queda otra vez, y por amplio margen, dentro de lo que permiten las normas del Derecho Internacional. En mi opinión considero que sobre este espacio marítimo se ha legislado muy poco, ya que no existe una reglamentación específica para la protección de la contaminación de esta zona.

Por último, cabe agregar al respecto, que la Ley Federal del Mar, en su artículo 44 señala que "El límite interior de la zona contigua coincide idénticamente con el límite exterior del mar territorial, de terminada, éste último de conformidad con el artículo 27 de la presente ley y con las disposiciones pertinentes de su reglamento y que aparecen en las cartas reconocidas oficialmente por los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 45.- El límite exterior, de la zona contigua mexicana, es la línea cada una cuyos puntos está, del punto más próximo de las líneas de base del mar territorial determinado en el artículo 26 de esta ley, a una distancia de 24 millas marinas. (44,416 Mts.)." (29)

Durante el desarrollo de este Capítulo traté de dar un bosquejo-exposición para ellos los documentos, declaraciones y convenciones -- más relevantes en las cuales nuestro gobierno ha participado en las materias de Derecho Internacional como en la de Prevención y Control de la Contaminación Marina en sus aguas de jurisdicción Nacional. - -

[29] Ley Federal del Mar, publicada en el D.O.F. del 8 de enero de 1966. Secretaría de Pesca.- México 1966. p. 32.

CAPITULO III
SITUACION ACTUAL DEL PROBLEMA DE LA
CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO EN EL DERECHO INTERNO

aunque en ésta último considero que fue un poco tardío, ya que debió manifestar su preocupación desde que empezó a tratar lo relacionado a la anchura del mar territorial y no hasta 1972 en la reunión de - - Estocolmo como veremos en los subsiguientes Capítulos.

CAPITULO III

SITUACION ACTUAL DEL MEDIO MARINO EN MATERIA DE
CONTAMINACION, TAMBO EN EL DERECHO INTERNO
COMO EN EL INTERNACIONAL.

1.- LA SECRETARIA DE MARINA Y LA CONTAMINACION.

La existencia del problema de la contaminación del mar ha llegado a ser una cuestión de creciente preocupación internacional cuando -- menos durante los últimos 25 años. La mayor parte de dicha contamina- - ción proviene de fuentes con base en tierra, como son los subproductos de la industria, los residuos de plaguicidas y herbicidas agrícolas y - las efluentes procedentes de las zonas urbanas en general creados todos de manera directa o indirecta por el ser humano.

No obstante, una considerable proporción de la contaminación - - viene del tráfico de buques y de las actividades marítimas en general. - Las substancias contaminantes difieren enormemente por lo que respecta a las cantidades que se transportan y al perjuicio que pueden causar al medio marino.

La atención que mundialmente se le viene prestando al fenómeno - de la contaminación, como resultado de la explotación de hidrocarburos en el lecho marino y al transporte de éstos, sus derivados y otras sub- - stancias nocivas por buques, ha sido un tema al cual se le brinda espe- - cial atención en el medio marítimo y portuario mexicano, a efecto de --

proteger nuestros intereses y salvaguardar el ecosistema dentro y fuera de nuestros límites.

Como resultado del incremento en el transporte de mercancías peligrosas, químicos, hidrocarburos y otras sustancias nocivas, los riesgos que éstas implican durante las maniobras en puerto, la creciente explotación de yacimientos marinos, y los derrames de petróleo y desechos de los buques, se ha llegado en los foros internacionales a la conclusión de que estos fenómenos no pueden evitarse del todo, sin embargo, en la medida de lo posible y con el objeto de conducir a un mejor aprovechamiento de los mares, se hace necesario una instrumentación jurídica cuya finalidad es la de disminuir al mínimo los riesgos latentes.

Es por ello que conforme transcurre el tiempo la comunidad internacional como la nacional tienen un interés cada vez mayor por proteger y mejorar el medio marino, lo que ha propiciado el surgimiento de un amplio proceso de análisis acerca de los problemas de deterioro que sufren un considerable número de los habitantes que se localizan tanto en el territorio internacional como en el nacional.

El estudio del problema que entraña la contaminación a nivel nacional se conjuga la participación del Ejecutivo Federal a través de instituciones de todos los niveles del gobierno y los grupos afectados por dicho deterioro así como la aportación de aquellas organizaciones que se han comprometido a la defensa del medio marino.

En la formación de medidas que tienden a proteger el medio marino se han identificado diversas acciones que rebasan los límites del ámbito nacional y se inscriben claramente en el conjunto de las responsabilidades internacionales de nuestro país, estableciendo plena coherencia entre los instrumentos jurídicos de la política interna en materia de protección al ambiente marino y las posibilidades que nuestro gobierno sostiene en los foros especializados, como parte integral de su política exterior.

Tal es el marco de referencia de la participación expresada por el gobierno de México ante el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y la Organización Marítima Internacional, en relación con el estado del medio marino en las zonas marinas mexicanas como en el área del Área Caribe y la necesidad de desarrollar medidas para controlar y abatir la contaminación en dichas zonas.

El primer fruto de esta preocupación compartida por el gobierno de México con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Organización Marítima Internacional (OMI), fue la reunión nacional sobre vertimientos e incineración en el mar que se celebró en marzo de 1987 en Veracruz, en la cual se contó con la activa participación de entidades gubernamentales, académicas y científicas, en la que se tuvo la oportunidad de iniciar una profunda reflexión sobre las consecuencias previsibles del deterioro del ambiente marino.

Tomando en consideración lo que establece el párrafo tercero -

del artículo 27 de nuestra Carta Magna mismo que ya fué analizado en capítulo anterior, y la fracción XXIX-C del artículo 73 del mismo ordenamiento legal antes invocado, señala que:

"El Congreso tiene facultad:

Para expedir leyes que establezcan la concurrencia del gobierno federal, de los gobiernos de los Estados y de los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de protección al ambiente y de preservación y restauración del equilibrio ecológico".

La Secretaría de Marina, Armada de México, consciente del peligro que representa la contaminación del medio marino, que daña los recursos vivos y que constituye un peligro para la salud pública, y que además crea impedimentos para las actividades que se desarrollan en el mar tales como la pesca, playas de recreación, etc., ha asumido la responsabilidad de controlar la contaminación de las zonas marinas mexicanas, a través de la Dirección General de Protección al Medio Ambiente Marino, y Oceanografía Naval.

En principio, se han realizado estudios a lo largo de la costa del Golfo de México, utilizando para ello buques oceanográficos; asimismo, brigadas oceanográficas que han llevado a cabo estudios en los puertos de Coatzacoalcos, Ver., Ensenada, B.C.N., Manzanillo, Col., y Salina Cruz, Oax., con los cuales se dispone de un conocimiento panorámico del estado actual de la contaminación en esos lugares.

Por tal motivo la Secretaría de Marina a través de la Armada de México, tiene como objetivo principal, la prevención y control de la contaminación marina, que provenga de fuentes fijas y móviles que desarrollan sus actividades en las aguas marítimas mexicanas donde la nación ejerce derechos de soberanía.

Ante las responsabilidades contraídas por el gobierno de México a nivel internacional e interno, con respecto a la prevención, control y combate de la contaminación del mar, la Secretaría de Marina asume funciones derivadas que van desde la participación en organismos internacionales como asesor de la Secretaría de Relaciones Exteriores o como representante de México en grupos técnicos o científicos, hasta la de vigilar el cumplimiento de las disposiciones establecidas para prevenir y controlar la contaminación del mar por derrames y vertimiento de sustancias nocivas en el mar; además preside el Consejo Técnico y dirige la aplicación del Plan Nacional de Contingencia para Prevenir y Controlar derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas, así como la de participar como Coordinador Nacional para el Convenio Bilateral México-Estados Unidos de América.

La Secretaría de Marina, a través de la Armada de México, cuenta con una organización y estructura que le permite vigilar, prevenir, controlar y abatir por sí sola los incidentes de contaminación en nuestras aguas marítimas.

Para desempeñar las funciones ejecutivas y de coordinación a --

nivel regional, se cuenta con 22 unidades de protección al medio marino y 14 oficinas de programas contra la contaminación del mar, que operan bajo la supervisión de los Comisantes de Zonas y Sectores Navales; dichas unidades cuentan con los equipos y medios adecuados para prevenir y controlar la contaminación, de acuerdo a las características del puerto donde se encuentren localizadas, tomando en consideración las fuentes reales y potenciales de contaminación y la susceptibilidad ecológica o turística del área. Hasta la fecha los mandos territoriales han intervenido oportunamente en todo tipo de acciones que tienden a proteger el ecosistema marino, sea como autoridad competente para sancionar las infracciones que violen las disposiciones de la legislación vigente en materia de contaminación marina, o bien como representantes de la Secretaría de Marina en su responsabilidad de coadyuvar con otras autoridades competentes en dicha materia.

Por lo anterior, podemos decir que México encara, ya en la actualidad, graves problemas de contaminación ambiental de todo tipo, - que han producido graves daños o que amenazan con extender y alcanzar proporciones y consecuencias difíciles de controlar o prevenir, es por ello que considero que se deben llevar a cabo campañas de concientización a nivel nacional como internacional del problema ambiental al que nos enfrentamos y muy específicamente al de la contaminación marina, que día a día afectan nuestras zonas marinas mexicanas así como los recursos marinos y otros que constituyen parte de la economía nacional. Por tal motivo deben ser adoptadas medidas más drásticas - -

tanto en el ámbito nacional e internacional, que en un momento determinado nos ayuden a evitar la contaminación de nuestras aguas para -- así tener mares limpios.

2.- PRINCIPALES CRISIS DE LA CONTAMINACION MARINA:

La prevención de la contaminación, fue uno de los principales temas que enfocó la Tercera Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en donde surgió la preocupación mundial de preservar el medio marino.

Si bien es cierto que los generadores principales del problema de la contaminación, los podemos clasificar en dos que son: intencionales y accidentales, según sea el caso, como bien puede entenderse, -- el primero se trata de un acto de voluntad y el segundo se presenta -- básicamente en la navegación, así como en el transporte de substancias.

Las principales fuentes de contaminación marina son:

- a).- Eliminación de residuos producidos en tierra por las actividades humanas. (Residuos de las ciudades, de la -- agricultura, de la industria, etc.).
- b).- El vertimiento deliberado de desechos u otras materias -- desde barcos u otras estructuras.
- c).- La contaminación producida por las actividades de la --

explotación de recursos minerales marinos.

- d).- Eliminación de desechos radioactivos, resultantes de la utilización pacífica de la energía atómica.
- e).- Usos militares del mar.

Los desechos residuales y agrícolas, son los más comunes y peligrosos, al igual que la contaminación por hidrocarburos que es la más extensa y visible actualmente.

Al respecto, es necesario señalar la clasificación que hace la Organización Marítima Internacional (OMI), de las fuentes principales de contaminación marina por hidrocarburos, siendo las siguientes:

- a) Yacimientos petrolíferos submarinos: los hidrocarburos pueden derramarse ya sea a causa de un resqueamiento natural o bien de resultar operaciones de producción petrolera mar adentro. En realidad durante estas operaciones es cuando puede ocurrir, y efectivamente suele producirse, el funcionamiento defectuoso o la utilización incorrecta de las torres de perforación petrolera y de los buques;
- b) Sinistros que ocurren en el mar, a saber: Varadas, naufragios y abordajes de buques tanque y de otros buques, - excepción hecha de los buques tanques que transportan -- hidrocarburos, bien sea en calidad de cargamento o combustible;

- c) Buque tanque: Descarga de hidrocarburos ocasionadas por los métodos utilizados para la limpieza de los tanques y por las operaciones de deslastro;
- d) Buques, excluidos los buques tanque: Lastrado y limpieza de los tanques de combustible líquido y descarga de las aguas de lastre contaminadas y de las aguas de lavado y, asimismo, con respecto a todos los buques, la descarga de residuos de hidrocarburos y de las aguas cieblas procedentes de las sentinas;
- e) Terminales.- Las derrames de hidrocarburos que pueden producirse mientras se ejecutan las operaciones de carga, de descarga y de toma de combustible de buques de todos los tipos, incluso mientras los buques están atracados a los pantalanes o amarrados a una terminal mar adentro.
- f) Las operaciones de tránsito de hidrocarburo de un buque-tanque a otro, como suele ocurrir en el caso del alijo de los transportadores de crudos de muy grandes dimensiones;
- g) Fuentes terrestres, tales como aceites lubricantes y otros hidrocarburos líquidos eliminados;
- h) Precipitaciones de residuos de hidrocarburos procedentes de la atmósfera. (1)

(1) SOBALZO, Alejandro. Sistema Jurídico de Alta Mar. Edit. Porrúa, S.A.- México, 1966, pp. 126 y 127.

Si bien es que ambas clasificaciones comprenden las mismas -- fuentes, sin embargo la que realizó la Organización Marítima Interna-- cional denominada hasta 1982 Organización Consultiva Marítima Inter-- gubernamental (antes OOMI), considere que es más explícita y especi-- fica.

Es preciso señalar que a nivel internacional en 1969 y 1970, -- el noruego Thor Ha Vardahl, localizó en el Atlántico una corriente -- marina con grandes cantidades de petróleo y otros desechos que iba -- desde África hacia América. Otras investigaciones demostraron que -- los pingüinos de la Antártida presentaron trazas de D.D.T., así como otras especies marinas presentaban residuos de mercurio (Hg), dándose cuenta que era una seria y grave amenaza para el consumo humano.

Una de estas terribles causas, es debido a los grandes y ca-- tastróficos accidentes de buques tanque petroleros y a la contamina-- ción derivada de la explotación de recursos petrolíferos que se reali-- zan en las zonas marinas, tanto de jurisdicción nacional como inter-- nacional.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU), se encontraba -- grandemente preocupada por ésto tomó una acción inmediata que culminó -- como ya lo mencioné en capítulos anteriores, en la Conferencia de Es-- tocolmo sobre el medio humano, en el cual en los últimos años se re-- firmó parcialmente a la contaminación marina.

Como bien podemos ver, no sólo son suficientes las medidas técnicas, sino también hay que emplear y tomar las medidas jurídicas contra aquellas personas físicas o morales que causen un desequilibrio al medio marino, y por cuanto se refiere al aspecto legislativo interno e internacional, lo trataré en los capítulos subsiguientes de este trabajo.

3.- LEGISLACION NACIONAL EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN MARINA.

A causa del incremento reciente de residuos domésticos e industriales, así como de los desechos que generan las fuentes fijas y móviles dentro de las aguas marinas mexicanas y debido también a la naturaleza y los límites de la jurisdicción nacional, muchos países ejercen un escaso o nulo control legislativo o administrativo de la contaminación marina. Cuando existen medidas legislativas y administrativas, éstas van encaminadas a proteger los intereses del Estado que las adopta y la calidad de las aguas interiores, y no a conservar el medio marino, aunque si bien es cierto, se ha llegado a considerar que el mar y sus recursos constituyen un medio único e integral, situación que no del todo se refleja en nuestra legislación.

Sin embargo, cada estado tiene muchos organismos que administran diversos instrumentos legislativos, relativos exclusivamente a usos concretos del mar o a fuentes de contaminación, reguladas con mayor o menor detalle.

En el momento actual, existen numerosos ordenamientos legales, - que con cierta dispersión y ocasional imprecisión constituyen el cuerpo de disposiciones en materia de protección al medio marino.

Por lo anteriormente expresado, considero que la legislación nacional debe reglamentar sobre las siguientes actividades:

1).- Control de la contaminación ocasionada por el petróleo -- que derraman los buques.

2).- Regulación de la contaminación debida a actividades realizadas en tierra.

3).- Control de la contaminación causada por vertimiento de -- desechos u otras materias.

4).- Control de la contaminación derivada de las actividades - de exploración y explotación de los recursos renovables y no renovables.

5).- Control de determinados contaminantes, en especial las -- sustancias radioactivas.

6).- Control de la contaminación capaz de entorpecer la nave-- gación o la administración de los puertos.

7).- Normas Jurídicas Generales sobre pesca, destinadas a te-- pedir toda contaminación que pueda retardar en perjuicio de los recursos vivos en el mar.

A excepción de la reglamentación sobre la contaminación por el

petróleo, cada una de esas actividades se distingue por su falta de uniformidad y su aplicación restringida.

En muchos países la mayoría de las normas jurídicas concretas sobre la materia parecen limitarse a una sola ley sobre el control de la contaminación por el petróleo como es el caso de la aplicación en el ámbito nacional del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos llamado también -- (OILPOL/54). Si bien es cierto, este convenio es anterior a la constitución oficial de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) hoy Organización Marítima Internacional. El Convenio -- (OILPOL/54) es el primer instrumento multilateral elaborado con la -- finalidad de preservar el medio marino mismo que fue adoptado el 12 -- de mayo de 1954 en Londres, Gran Bretaña, considerándose como un avang ce decisivo a nivel mundial que vendría a proteger los mares y el medio costero de la contaminación, su contenido se refiere básicamente a la prevención de la contaminación marina por hidrocarburos, fijando directrices para la descarga de hidrocarburos, así como las distan -- cias de la costa para poder realizar la descarga de hidrocarburos, -- estableciendo la delimitación de zonas prohibidas que se extienden -- hasta 50 millas por lo menos de la tierra más próxima, dentro de las -- cuales se prohibía la descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas. Nuestro Gobierno de México es parte de este Convenio desde 1956 y ha ratificado las ampliadas de 1962 y 1968, posteriormente dicho instru -- mento jurídico es suplido por el Convenio Internacional para Prevenir

la Contaminación de los Buques 1973 y su Protocolo denominado Convenio (MARPOL 73/78) del cual hablaremos mas adelante.

En general la contaminación resultante de las actividades realizadas en tierra firme se controla técnicamente en el marco de las leyes y las medidas administrativas aplicables.

Sin embargo, varían considerablemente las técnicas legislativas y los métodos administrativos para el control de la contaminación causada por las actividades domésticas e industriales en el litoral. Aquellas van desde la estricta prohibición de esas actividades, para proteger sobre todo las empresas pesqueras, o la clasificación de las empresas pesqueras, o la clasificación de las zonas costeras las costas y el establecimiento de las normas de calidad de las aguas.

Las rígidas prohibiciones impuestas para proteger intereses concretos, como las pesqueras, han resultado insuficientes para controlar la contaminación. Si bien es cierto que muchos Estados han legis-lacionado una legislación y mecanismos mases y más amplios en la ordenación nacional de los recursos hidráulicos o la protección del medio en general.

No cabe la menor duda que muchos países cuentan con normas jurídicas sobre el control de la contaminación marítima con disposiciones sobre la administración de puertos y bahías inspiradas en el propósito de proteger la navegación. Otros regulan también las zonas

situada fuera del puerto, protegiendo la navegación.

Como parte de este Capítulo, procederé a exponer desde el ámbito nacional el cuerpo jurídico sobre contaminación con el que cuenta México; que a mi juicio considero insuficiente y escueto como lo demostraré en el desarrollo del presente trabajo.

Con fundamento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, nuestro Gobierno ha puesto en vigor diversos instrumentos jurídicos para la protección del ambiente, cuyo ámbito de aplicación es para todo el territorio nacional.

En el caso específico de las zonas marinas, los instrumentos aplicables de mayor importancia son los siguientes:

- a).- Ley Federal del Mar.
 - b).- Ley Federal de Pesca.
 - c).- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
 - d).- Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en Materia Nuclear; y
 - e).- Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.
- a.- Ley Federal del Mar.

Este ordenamiento jurídico es reglamentario de los párrafos 4o., 5o., 6o. y 8o. del Artículo 27 Constitucional, en lo relativo a las zonas marinas mexicanas.

La Ley Federal del Mar rige en las zonas marinas mexicanas que forman parte del territorio nacional y, en lo aplicable más allá de éste, en las zonas marinas donde nuestra nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicción y otros derechos.

Para efectos de su aplicación se consideran:

- El Mar Territorial.
- Las Aguas Marinas Interiores.
- La Zona Contigua.
- La Zona Económica Exclusiva.
- La Plataforma Continental.
- Las Plataformas Insulares; y
- Cualquier otra permitida por el Derecho Internacional.

Para los efectos de este tema que nos ocupa, la Ley Federal, establece que la soberanía de la nación y sus derechos de soberanía, jurisdicción y competencia dentro de los límites de las mencionadas zonas, se ejercerá según lo dispuesto en la Constitución, el Derecho Internacional y la Legislación

Nacional que se refiere a:

- El régimen aplicable a los recursos marinos vivos, inclusive su conservación y utilización.
- El aprovechamiento económico del mar, inclusive la utilización de minerales disueltos en sus aguas, la producción de energía eléctrica o térmica derivada de las mismas, de las corrientes y de los vientos, la captación de energía solar en el mar, el desarrollo de la zona costera, la acuicultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, la promoción de la creación, el turismo y el establecimiento de comunidades pesqueras.
- La protección y preservación del medio marino, inclusive la prevención de su contaminación; y
- La realización de actividades de investigación científica marina.

Cabe destacar que el Capítulo Tercero de la Ley, prescribe de manera puntual, los lineamientos relativos a los recursos naturales ubicados en las zonas marinas y el aprovechamiento económico del mar, y el Capítulo Cuarto hace lo propio respecto a la protección y preservación del medio marino y a la investigación científica.

La aplicación de la Ley Federal del Mar corresponde al Poder Ejecutivo Federal a través de sus dependencias, confor-

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

me a las atribuciones que otorga a cada uno de ellas la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

B.- Ley Federal de Pesca.

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de Diciembre de 1966, mismo que entró en vigor el 26 de Enero de 1967; es un instrumento legal que contiene disposiciones claras y precisas para la ordenación y el desarrollo de la pesca en beneficio de México.

La presente Ley, es reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en materia de recursos naturales que constituyen la flora y fauna acuática, los cuales comprenden las especies biológicas y elementos biogénicos que habitan en aguas de jurisdicción nacional donde la nación ejerce derechos de soberanía y jurisdicción.

El Artículo 15 de la Ley antes citada señala:

"La aplicación de esta ley en su área de competencia corresponde:

- I.- Al Presidente de la República;
- II.- A la Secretaría de Pesca; y
- III.- A las dependencias de la Administración Pública Federal, de acuerdo con las facultades que le confiere

la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y demás disposiciones aplicables". (2)

Dicho ordenamiento jurídico se elaboró con el fin de fomentar y regular la pesca en beneficio de la sociedad, en su Capítulo X, dedicado a la investigación, la educación y la capacitación en materia pesquera, encontramos dos mandamientos directamente relacionados con la protección del medio marino y sus recursos, siendo los artículos 68 Fracción X y 69 Fracción V, prescriben:

"ARTICULO 68.- El Instituto Nacional de la Pesca es un Organo desconcentrado de la Secretaría de Pesca, de quien -- dependerá y tendrá las siguientes facultades:

Fracción X.- Coadyuvar con las autoridades competentes, en el estudio de la contaminación de las aguas cuando causen daño a las especies pesqueras,

ARTICULO 69.- Las actividades científicas tecnológicas, educativas y de capacitación, a cargo de la Secretaría de Pesca, conforme a las disposiciones legales aplicables en la materia tendrán las siguientes finalidades:

Por una parte faculta al Instituto Nacional de la Pesca a coadyuvar con las demás autoridades competentes en el estudio de la contaminación de las aguas cuando se cause un daño a las especies pesqueras y, por otra establece que las actividades científicas, tecnológicas, educativas y de capacita-

(2) Ley Federal de Pesca.- Secretaría de Pesca.- 1a. Edición. 1987 p.

ción a cargo de la Secretaría de Pesca, tendrá entre otras, la finalidad de preservar el equilibrio ecológico, también actuando en coordinación con las demás autoridades competentes en la materia.

De los preceptos transcritos, se observa la preocupación del Ejecutivo Federal al legislar para proteger la ecología marina ya que ésta tiene una gran importancia, porse viene a ser la rama de la biología que se encarga de estudiar las relaciones que existen entre los organismos y el medio ambiente, y como éstas se ven agredidas por la contaminación que existe en nuestras aguas de jurisdicción nacional, ha dispuesto a través de dicha Ley, que autoridades como las Secretarías de Pesca, Marina, Desarrollo Urbano y Ecología, Comunicaciones y Transportes y otras intervengan dentro de sus respectivas competencias unificando criterios y esfuerzos a fin de evitar que la contaminación cause daños irreparables que irían en detrimento de la economía del país.

c.- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

Esta Ley fue publicada el 28 de Enero de 1988, en el Diario Oficial de la Federación, misma que derogó a la Ley Federal de Protección al Ambiente.

Básicamente las disposiciones de la Ley General se refle-

ren a la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección al ambiente en el territorio nacional y en las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción.

La aplicación de esta Ley compete al Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

A mi juicio considero que es bastante completa en lo que se refiere a la protección al ambiente en general, pero en el caso muy específico de la conservación y protección al medio marino, considero muy escueto el contenido de los artículos 130, 131 y 132, que se refieren al tema que nos ocupa, y que a la letra dice:

"ARTICULO 130.- La Secretaría resolverá sobre las solicitudes de autorización para descargar aguas residuales o substancias o cualquier otro tipo de residuos en aguas marinas, fijando en cada caso las normas técnicas ecológicas, condiciones y tratamiento de las aguas y residuos, de acuerdo al reglamento correspondiente. Cuando el origen de las descargas provenga de buques móviles o de plataformas fijas en el mar territorial y la zona económica exclusiva, la Secretaría se coordinará con la Secretaría de Marina para la expedición de las autorizaciones correspondientes". { 3 }

Si analizamos detalladamente el contenido del artículo antes citado, nos damos cuenta que la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, en la dependencia que autoriza las descargas de aguas residuales, substancias o cualquier otro tipo de residuos en las aguas mari-

nos Mexicanas, previo tratamiento que se les dé a las aguas y residuos, de acuerdo con el Reglamento que corresponda. Hicieron excepción cuando el origen de las descargas provengan de fuentes móviles como es el caso específico de los buques y otras estructuras que estén dentro del mar territorial y la zona económica exclusiva, la Secretaría (Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología) se coordinará con la Secretaría de Marina para expedir las autorizaciones, considero que la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, no debería de coordinarse con la Secretaría de Marina sino que esa función debería ser exclusiva de la Secretaría de Marina, por contar ésta con la infraestructura adecuada.

"ARTÍCULO 131.- Para la protección del medio marino el Ejecutivo Federal emitirá los criterios para la explotación, conservación y administración de los recursos naturales, vivos y abióticos, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas -- suprayacentes, así como los que deberán observarse para la -- realización de actividades de exploración y explotación en la zona económica exclusiva". [4]

Como vemos en el artículo anterior se refiere a la autorización para descargar aguas residuales u otras sustancias en el mar territorial y zona económica exclusiva, el artículo de la Ley antes citada, expresa claramente la preocupación por proteger al medio marino de la contaminación, es por ello que el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología emitirá las-

[4] Diario Oficial de la Federación del 28 de enero de 1988. p.48.

critérios correspondientes para que se realicen las actividades de explotación, conservación y administración de los recursos naturales y otros que son primordiales en la economía de México.

"ARTÍCULO 132.- La Secretaría se coordinará con las Secretarías de Marina, de Energía y Minas e Industria Paraestatal, de Salud, de Comunicaciones y Transportes y de Pesca, a efecto de que dentro de sus respectivas atribuciones y competencias, intervengan para prevenir, controlar, vigilar y abatir la contaminación del medio marino y preservar y restaurar el equilibrio de sus ecosistemas, con arreglo a lo que se establece en la presente Ley, la Ley Federal del Mar, los demás ordenamientos aplicables y las normas vigentes del derecho internacional". (§)

Del artículo antes transcrito se desprende que las dependencias del Ejecutivo Federal como es la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología lleva a cabo actividades de coordinación con las Secretarías de Marina, de Energía Minas e Industria Paraestatal, Pesca, Salud, Comunicaciones y Transportes, para que dentro de su respectivo ámbito de competencia intervengan para prevenir, controlar, abatir y vigilar la contaminación del medio marino, para evitar un desequilibrio ecológico en el que se vean afectados la flora y la fauna marina y que como consecuencia traiga un detrimento en la economía de nuestro país. Las actividades que se realicen para proteger al medio marino serán acordes con las disposiciones del derecho interno y las normas del derecho internacional mismo perfil que será estudiado más adelante.

(§) Diario Oficial de la Federación del 28 de enero de 1988, p.48.

La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, dentro de sus respectivas disposiciones contempla también un procedimiento de inspección y vigilancia más completo que el que prevé el Reglamento de Vertimientos, mismo que en forma particular se analizará más adelante.

Se puede decir que el procedimiento de inspección da inicio -- cuando personal debidamente autorizado, levanta acta de inspección en la que se insertan los hechos u omisiones que le constan al inspector, la autoridad que ordenó la inspección notificará al interesado ya sea en forma personal o por correo certificado con acuse de recibo para -- que dentro del término de 10 días hábiles, manifieste por escrito lo -- que a su derecho conenga, en relación a los hechos u razones asentados en el acta y ofrezca pruebas en relación con los mismos.

Posteriormente una vez que se haya oído al presunto responsa-- ble, recibidas y desahogadas las pruebas se procederá a dictar la re-- solución que en derecho proceda y dentro de los 30 días hábiles si -- guientes se notificará al interesado personalmente o por correo certi-- ficado.

En el supuesto de que el responsable esté inconforme con la -- resolución dictada, éste podrá invocar dentro de los 15 días hábiles -- siguientes a la fecha de notificación de la resolución, el recurso de -- inconformidad, mismo que será interpuesto ante el titular de la unidad administrativa que dictó la resolución recurrida.

El escrito en el que se interpone el recurso de inconformidad debe contener:

- 1).- Nombre y domicilio del recurrente.
- 2).- Fecha en que se le notificó la resolución.
- 3).- Acto o resolución que se impugna.
- 4).- Agravios que le causan al recurrente, la resolución o el acto impugnado.
- 5).- Autoridad que dictó la resolución.
- 6).- Pruebas que tengan relación inmediata o directa con la resolución o acto impugnado.
- 7).- Solicitud de la suspensión del acto o resolución impugnado, previa garantía.

Al recibir el recurso, la autoridad revisará, si éste fue interpuesto en tiempo, admitiéndolo a trámite o rechazándolo.

En el supuesto de que sea admitido el recurso, se decretará la suspensión si fuere procedente, y las pruebas que se ofrezcan serán desahogadas en un término que no exceda de 15 días a partir de la notificación del proveído de admisión.

Se suspenderá la ejecución de la resolución impugnada, cuando:

- 1).- Lo solicite el interesado.
- 2).- No se pueda seguir perjuicio al interés general.

- 3).- No sean infracciones reiteradas.
- 4).- Que con la ejecución de la resolución se pueda causar daños irreparables al recurrente.

Bien una vez que se dicte la resolución en la que se confirme, modifique o revoque la resolución recurrida o el acto impugnado, dicha resolución se notificará al interesado personalmente o por correo certificado.

De esta forma es como se llegan a sancionar a las personas físicas y morales que en un momento determinado contaminan nuestro medio marino o bien infringan algunas de las disposiciones legales en materia de contaminación, pero cabe señalar que las descargas que provienen de tierra a mar no son controladas por la Secretaría de Marina -- sino por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, sin embargo, -- considero que se debería de tener un control más estricto sobre estas empresas ya que en la actualidad son una de las fuentes contaminantes que inciden en el mar.

Actualmente la Secretaría de Marina realiza operaciones de limpieza en áreas afectadas, en dichas operaciones se emplean equipos sofisticados los cuales requieren de mantenimiento cada vez que son utilizados, es por ello necesario que la Secretaría de Marina, cobrará -- por esas operaciones, situación que debe reglamentarse en las disposiciones que regulan en materia de protección al medio marino.

4.- Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en Materia Nuclear.

Con el propósito de proteger a la población y al ambiente de los posibles efectos nocivos de las actividades de exploración, explotación y el beneficio de minerales radioactivos, así como el aprovechamiento de los combustibles nucleares, los usos de la energía nuclear, la investigación de la ciencia y técnicas nucleares, la industria nuclear y todo lo relacionado con ella el gobierno de México expidió en 1965, una Ley reglamentaria en la materia, que establece las normas de carácter general en lo relativo al procedimiento, acondicionamiento, transporte, almacenamiento, vertimiento y disposiciones -- final de los desechos radioactivos. .

El Ejecutivo Federal en materia nuclear le confiere plena -- responsabilidad a la Secretaría de Energía Minas e Industria Paraestatal, a través de la Comisión Nacional de Seguridad Nuclear y Salvaguardias, es la que lleva a cabo las inspecciones, verificaciones y auditorías en establecimientos donde se encuentra material radioactivo, con el objeto de comprobar que efectivamente se cumplen con las -- condiciones de seguridad nuclear radiológica y física.

Dicha Comisión está facultada para suspender y cancelar autorizaciones para el manejo o utilización de material radioactivo, así mismo podrá imponer multas y medidas de seguridad según proceda.

Por otro lado el Artículo 50 Fracción III de la Ley en materia, le corresponde a la Comisión:

"ARTICULO 50.- La Comisión Nacional de Seguridad Nuclear y Salvaguardias es un órgano desconcentrado dependiente de la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, con las siguientes atribuciones:

Fracción III.- Revisar, evaluar y autorizar las bases para el emplazamiento, diseño, construcción, operación, modificación, cese de operaciones, cierre definitivo y desmantelamiento de instalaciones nucleares y radioactivas, así como todo lo relativo a la fabricación, uso, manejo, almacenamiento, reprocesamiento y transporte de materiales y combustibles nucleares, materiales radioactivos y equipos que los contengan; procesamiento, acondicionamiento, vertimiento y almacenamiento de desechos radioactivos, y cualquier disposición que de ellos se haga". (6)

Nos damos cuenta que la Fracción III del artículo antes señalado, se maneja el término vertimiento, sin embargo no precisa el lugar o área a donde se lleve a cabo que bien puede ser en tierra o en mar, sin embargo se tiene conocimiento de que existen en tierra confinamientos controlados para la disposición de tales residuos.

Revisando este instrumento jurídico nos percatamos que no existen sellamientos específicos destinados a la protección del medio marino. Sin embargo, al establecer de manera plena la autoridad y responsabilidad del Poder Ejecutivo Federal en la materia, se asegura que la aplicación de esta Ley, conlleva de manera necesaria, la observación de las disposiciones específicas relativas a la protección del ambiente en las zonas marinas de México.

(6) Gaceta Oficial de la Federación, del 4 de febrero de 1965, pp. 17 y 18.

Cabe señalar que algunos países como Australia, Dinamarca, -- Finlandia, Portugal, Suecia, Unión Soviética y principalmente México -- está prohibida por la Ley o Reglamento la eliminación de desechos radioactivos en el mar.

Sin embargo a nivel internacional otros países como Chile, -- Canadá, Japón, el Reino Unido los Estados Unidos y España no tienen -- leyes específicas que prohiban la eliminación de esos desechos.

e.- Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.

Debido a la enorme preocupación de nuestro Gobierno por el -- problema de la contaminación del mar al que se enfrentaba y al perca-- tarse de su origen en diversas fuentes tales como los vertimientos de desechos y las descargas que efectúan día a día los barcos, las descargas que provienen de tierra a mar y otras, es por ello que México se -- vió en la necesidad de adoptar medidas de carácter internacional como -- nacional, asimismo procedimientos que disminuyeran la cantidad de de-- sechos nocivos que se generaban y evacuaban al mar, por lo que ocasionaban un desequilibrio ecológico.

Es por ello que con base en el Artículo 133 Constitucional -- que a la letra dice:

"ARTÍCULO 133.- Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, -- serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados". (7)

Dicho artículo fue la base jurídica para que el Gobierno de México, se adhiera y ratificara el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras, conocido también como Convenio de Londres, (Dumping 1972) mismo que pasó a formar parte de la legislación nacional, con todos sus tres anexos y del cual hablaremos más adelante.

Con la finalidad de sistematizar la aplicación del convenio en el ámbito nacional, en 1979 el Gobierno de México expidió el Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por vertimiento de Desechos y Otras Materias, cuya aplicación compete a la Secretaría de Marina.

El objetivo primordial del Reglamento, es controlar el vertimiento deliberado de desechos y otras materias en el mar, para prevenir un desequilibrio en el medio marino.

Entre las múltiples disposiciones de este Reglamento, cabe señalar, que la persona física o moral tiene la obligación de solicitar el

(7) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. p.

permiso correspondiente para efectuar vertimientos en el mar, dicho trámite se tiene que hacer ante la Secretaría de Marina, para conceder dichos permisos la autoridad debe tomar en consideración, entre otros aspectos, como, de que no es posible llevar a cabo el vertimiento en tierra, los efectos que el vertimiento proyectado pueda causar en la salud humana, la biología marina, los recursos minerales, las actividades económicas y recreativas.

Por lo que respecta a las Zonas de Vertimiento, la Secretaría de Marina, será la que determine dichas áreas.

El contenido de este ordenamiento, es insuficiente e incompleto, toda vez que existen disposiciones que no considera como es el caso de los permisos de incineración, y por cuenta se refiere al procedimiento de inspección y vigilancia únicamente señala que aquella persona que se le sorprenda efectuando vertimientos sin la autorización de la Secretaría de Marina, se levantará un acta en la que se asentarán en forma pormenorizada los hechos acontecidos, sin embargo no prevé un procedimiento administrativo concreto. Bien es cierto a sus sanciones es muy pobre ya que las multas que contempla como máximas es de \$ 65,000.00 y la mínima de \$ 1'300,000.00, razón por la que considero debe modificarse y ampliarse sus disposiciones, porque debido a la cuantía de las multas que es muy baja, los propietarios de buques u otras estructuras, abusan efectuando operaciones de vertimiento, y que les es más cómodo pagar las multas que llevar a cabo los trámites administrativos correspondientes.

Para concluir este capítulo, si analizamos detalladamente -- las atribuciones que le confiere el Ejecutivo Federal a la Secretaría de Marina, a través del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal que a la letra dice:

ARTÍCULO 30.- A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

- I.- Organizar, administrar y preparar la Armada.
- II.- Manejar el activo y las reservas de la Armada en todos sus aspectos;
- III.- Conceder licencias y retiros, e intervenir en las -- pensiones de los miembros de la Armada;
- IV.- Ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vias navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva;
- V.- Organizar y administrar y operar el servicio de aeromática naval militar;
- VI.- Dirigir la educación pública naval;
- VII.- Dirigir y administrar el servicio de policía marítima;
- VIII.- Inspeccionar los servicios de la Armada;
- IX.- Construir y reconstruir, y conservar las obras portuarias que requiera la Armada;
- X.- Establecer y administrar los almacenes y estaciones de combustibles y lubricantes de la Armada;
- XI.- Ejecutar los trabajos topohidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas;
- XII.- Intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas extranjeras o internacionales en aguas nacionales;
- XIII.- Intervenir en la administración de la justicia militar;
- XIV.- Construir, mantener y operar, astilleros, diques, -- varaderos y establecimientos navales destinados a -- los buques de la Armada en México;
- XV.- Poner militarmente a los proyectos de construcción de toda clase de vías generales de comunicación por agua y sus partes integrantes;
- XVI.- Organizar y prestar los servicios de sanidad naval;
- XVII.- Programar y ejecutar, directamente o en colaboración

con otras dependencias e instituciones, los trabajos de investigación oceanográfica en las aguas de jurisdicción federal;

XIII.- Integrar el archivo de información oceanográfica en - las aguas de jurisdicción nacional, y

XIX.- Los demás que le atribuyan expresamente las leyes o - reglamentos." { B }

Pero si nos damos cuenta las funciones de la Secretaría de Marina, descritas anteriormente, ninguna se refiere a la protección del medio marino sino únicamente sus funciones son de vigilancia en las zonas marítimas donde la Nación ejerce derechos de soberanía y jurisdicción. Por lo que se han establecido zonas y sectores navales tanto en el pacífico como en el golfo. (Ver Anexo 1)

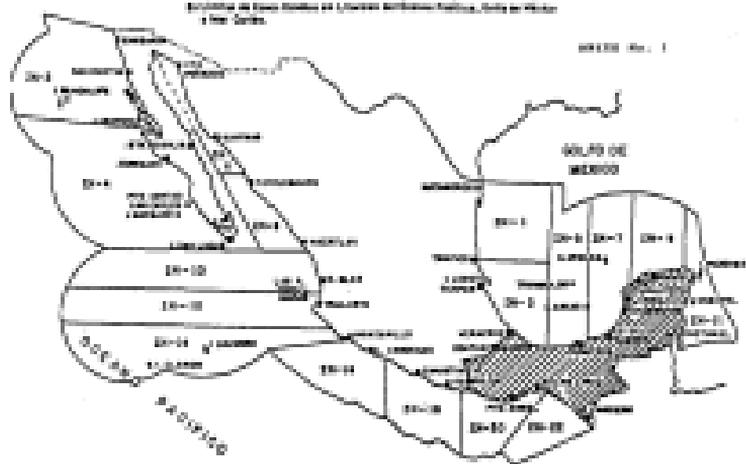
Por lo que considero que la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, no otorga expresamente a la Secretaría de Marina el carácter de autoridad competente en la materia, sin embargo dicha dependencia realiza actividades de prevención y control de la contaminación del mar, a través de las unidades y oficinas de protección al medio ambiente marino (Proam) ubicadas en las zonas y sectores navales, mismas que llevan a cabo operaciones de vigilancia, control y limpieza, para mantener nuestros mares limpios para cuidar ante todo la flora y fauna marino que por el factor de la contaminación en ocasiones daña a la flora y fauna marina. Cabe señalar que la Secretaría de Marina sanciona a particulares cuando contravienen las disposiciones jurídicas -

{ B } Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Editorial Porrúa, S.A. México 1994, p.p. 20 y 21.

DIVISION MARITIMA DEL MAR PATRIMONIAL POR ZONAS NAVALES

La delimitación está sujeta a modificaciones.
 Fuente: Dirección General de Marina.
 Dirección de Operaciones y Logística, Subdirección de Operaciones,
 y de Control.

GRUPO No. 1



Fuente: Dirección General de Marina

existentes en la materia, pero también es cierto que el procedimiento que lleva a cabo no es legal, ya que contraviene disposiciones jurídicas, que en ocasiones viola las garantías individuales.

Sin embargo la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal al señalar en su artículo 37 fracciones I, XI, XVI, XVII, VIII, XXV, XXVII, XXVIII, las funciones que en materia de ecología le corresponde a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, mismas que a continuación se transcriben:

Fracción I.- Formular y conducir las políticas generales de asentamientos humanos, urbanismo, vivienda y ecología.

XI.- Ejercer la posesión de la Nación en las playas y zona marítima, terrestre y administrarla en los términos de ley.

XVI.- Establecer los criterios ecológicos para el uso y destino de los recursos naturales y para preservar la calidad del medio ambiente;

XVII.- Determinar las normas que aseguren la conservación de los ecosistemas fundamentales para el desarrollo de la comunidad.

XXVIII.- Vigilar en coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales la aplicación de las normas y programas-

que establezca para la protección o restitución de los sistemas ecológicos del país.

XXV.- Regular el alejamiento, la explotación, uso o aprovechamiento de aguas residuales y las condiciones que deben satisfacerse antes de descargarse en las redes colectoras, cuencas, cauces, vasos y demás depósitos y corrientes de aguas así como su infiltración en el subsuelo, para evitar la contaminación que ponga en peligro la salud pública o degrade los sistemas ecológicos, en coordinación con las Secretarías de Agricultura y Recursos Hidráulicos y de Salubridad y Asistencia;

XXVI.- Organizar y fomentar las investigaciones relacionadas con la vivienda, desarrollo urbano y ecología.

XXVII.- Conservar y fomentar el desarrollo de la flora y faunas marítimas, fluviales y lacustres;

XXIX.- Las demás que le encomienden expresamente las leyes y reglamentos." (9)

De las fracciones antes señaladas se deduce que la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, es la cabeza de sector en materia de

(9) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.- Est. -- Ferrás, S.A. p.p. 40 y 41.

ecología; sin embargo es muy amplia su campo de acción, al considerar también el ambiente marino, por lo que es tan necesario que este asunto debe ser función de la Secretaría de Marina en virtud de que la -- Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, carece de la infraestructura adecuada para ejecutar operaciones de limpieza, mismas que mediante convenio de cooperación firmado el 2 de diciembre de 1983, delegó a la Secretaría de Marina, para que ésta las lleve a cabo, pero no del todo resulta favorable porque al momento de ser sorprendida una persona física o moral realizando vertimiento deliberado se levanta el acta de inspección, lo que da origen a girarle al presunto infractor un oficio de notificación, para que comparezca dentro del término de 15 días hábiles a la Zona o Sector Naval, para que ofrezca pruebas, posteriormente se desahogan las pruebas y se dicta la resolución correspondiente y se procede a imponer una sanción pecuniaria, pero si el responsable se ve afectado o está en desacuerdo por la resolución dictada, recurre al recurso de inconformidad que señala la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, ahora bien la resolución que resuelve el recurso de inconformidad viene a ser -- favorable al recurrente, en virtud de que el Artículo 30 de la Ley -- Orgánica de la Administración Pública Federal no confiere facultades de autoridad a la Secretaría de Marina sino a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

Por último mencionaré que el procedimiento de inspección antes señalado se sigue en los términos que lo establecen los Capítulos II,

III, IV y V, de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, debido a que el Reglamento de Vertimientos como ya dijimos antes no lo contempla, mismo procedimiento que fue ya explicado anteriormente en este capítulo.

Por lo antes expuesto, considero que actualmente la legislación en materia de prevención y control de la contaminación marina en el ámbito nacional es imprecisa e incompleta, porque carece de diversos principios de derecho al no proteger del todo a nuestras aguas de jurisdicción nacional de la contaminación al no darle facultades a la Secretaría de Marina como autoridad competente en esta materia.

CAPITULO IV
ORGANISMOS INTERNACIONALES QUE INTERVIENEN EN LA
PROTECCION DEL MEDIO MARINO

CAPÍTULO IV

ORGANISMOS INTERNACIONALES QUE INTERVIENEN EN LA
PROTECCIÓN AL MEDIO
MARINO.

A continuación, mencionaré los Organismos Internacionales, que a mi juicio considero los más importantes y que contribuyen a la configuración del derecho marítimo, así como también a las normas jurídicas en materia de prevención y control de la contaminación del medio marino, como tema principal del presente trabajo.

I.- LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, (ONU).

La Organización de las Naciones Unidas, (ONU), sigla de origen español y francés, que si bien es cierto en la declaración dirigida el 7 de marzo de 1945 a la Corte Internacional de Justicia el Secretario General adjunto para asuntos jurídicos de las Naciones Unidas, explicó el problema del uso de las siglas de la Organización en documentos oficiales como sigue:

En el año de 1945 en San Francisco, surge la Organización de las Naciones Unidas, en donde varios delegados se mostraron partidarios de que el nombre no debía ser simplemente Naciones Unidas, sino Organización de las Naciones Unidas, con en

el texto inglés, precisamente para evitar toda confusión entre las Naciones Unidas como Organización y las Naciones Unidas -- que son miembros de la Organización. Sin embargo la conferencia decidió adoptar el título de Naciones Unidas como homenaje a la memoria del Presidente F.D. Roosevelt, fué uno de los primeros en concebir la carta y quien utilizó por primera vez, -- durante la guerra, la expresión "Naciones Unidas". Por tanto el nombre fue Naciones Unidas definió a la Organización como tal.

Para la toma de Decisiones la Organización de referencia, se basa en 4 principios, que también están establecidos en la carta:

- La Organización está basada en la igualdad soberana de todos sus miembros.

- Todos los miembros cumplirán de buena fe las obligaciones contraídas de conformidad con la carta.

- Los miembros arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos y sin poner en peligro la paz, la seguridad o la justicia.

- Los miembros, en sus relaciones internacionales se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra otros Estados.

- Los miembros prestarán a las Naciones Unidas, toda clase de ayuda, en cualquier acción que ejerzan de conformidad con la carta, y no ayudarán a Estado alguno contra el cual la Organización estuviere ejerciendo acción preventiva o coercitiva.

Las Naciones Unidas, harán que los Estados que no son miembros de la Organización, se conduzcan de acuerdo con estos principios en la medida que sea necesaria para mantener la paz y la seguridad internacional.

- Ninguna disposición de la carta autorizará a las Naciones Unidas a intervenir en los asuntos que son esencialmente de la jurisdicción interna de los Estados.

En mi opinión particular estoy de acuerdo con los propósitos y principios que han sido establecidos en la carta de las Naciones Unidas, porque considero que ya existen muchos conflictos bélicos entre diversos países que continuamente están muriendo seres humanos, sin saber el por qué de esas luchas. Cabe señalar que cuando algún Estado miembro viole alguno de los propósitos y principios de los ya establecidos se hará acreedor a la suspensión, o bien será expulsado de esta Organización.

Dentro de su estructura la Organización de las Naciones Unidas cuenta con seis órganos principales que son:

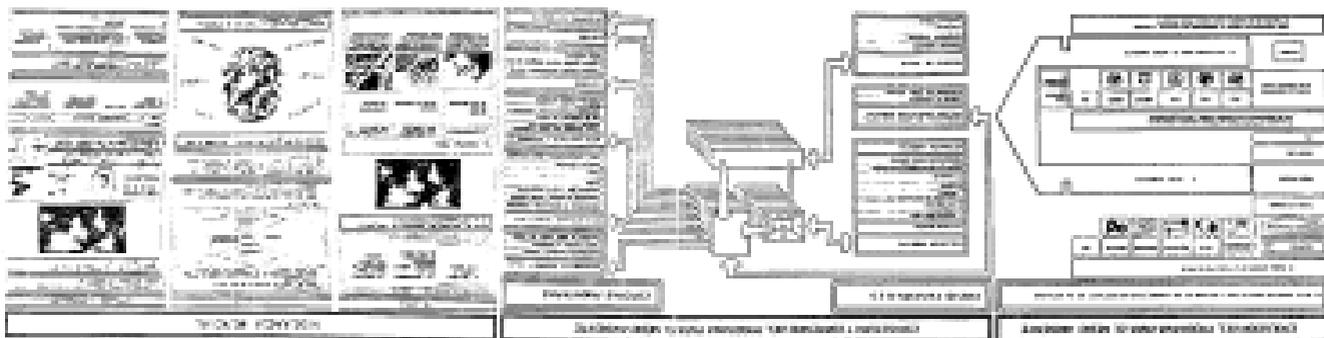
1.- ASAMBLEA GENERAL.

- 2.- CONSEJO DE SEGURIDAD.
- 3.- EL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL.
- 4.- EL CONSEJO DE ADMINISTRACION FIDUCIARIA.
- 5.- LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA; y
- 6.- LA SECRETARIA.
(VER ANEXO NUMERO I)

1.- La Asamblea General, es el principio del órgano de la Organización de las Naciones Unidas, y la integran los representantes de los Estados miembros, cada uno con un derecho de voto sobre las decisiones que se toman sobre cuestiones de paz, seguridad, admisión de nuevos miembros y sobre el presupuesto.

2.- El Consejo de Seguridad, está integrado por 15 miembros. Es el encargado de mantener la paz y la seguridad internacional, sus reuniones serán cuando los miembros lo estimen necesario.

3.- El Consejo Económico y Social, conforme a las disposiciones establecidas en la carta, este órgano va a fungir como coordinador en las labores económica y social de las Naciones Unidas, así como en aquellos organismos e instituciones especializadas que conforman el sistema de las Naciones Unidas. Al igual que en la Asamblea los países miembros tienen derecho a un voto, el Consejo cuenta con un total de 54 miembros.



4.- El Consejo de Administración Fiduciaria. Este Consejo es uno de los órganos principales de la Organización de las Naciones Unidas, cuya función consiste en supervisar la administración de los territorios fideicometidos sometidos al régimen de administración fiduciaria.

La autoridad de dicho Consejo es la Asamblea General, la cual cuenta con 5 miembros que son, los Estados Unidos (Estado Administrador) China, Francia, el Reino Unido y la Unión Soviética. Así también el Consejo celebra reuniones anuales y extra ordinarias, por lo general se llevan a cabo a mediados de año.

5.- La Corte Internacional de Justicia.- Esta tiene su sede en la Haya y la constituye el órgano judicial de las Naciones Unidas. Los países que son parte en el estatuto de la Corte, pueden ser parte en los casos que se sometan a la Corte.

La Corte, conoce de todos los asuntos que se encuentran estipulados en la carta de las Naciones Unidas, así como de los Tratados y Convenios vigentes.

Para las soluciones de los casos que se presentan ante ella, ésta aplica, las convenciones internacionales, la costumbre internacional, los principios generales del derecho, así como las decisiones judiciales y las doctrinas más adecuadas del derecho internacional.

Este organismo, está conformado por 15 Registrados, que -- son electos por la Asamblea General y el Consejo de Seguridad. -- Los Registrados son elegidos por sus méritos, reciben un mandato por 9 años; pudiendo ser electos nuevamente.

Dentro de todo este contexto de la Organización de las Naciones Unidas, se contempla una Comisión de Derecho Internacional, la cual fue establecida en 1947 por la Asamblea General, -- con el objeto de promover el desarrollo progresivo del Derecho Internacional". (1)

En esta materia, la Comisión se encarga de elaborar proyectos de artículos relacionados con un tema específico una vez -- terminado dicho proyecto la Asamblea convoca a una conferencia a nivel internacional de plenipotenciarios para posteriormente, los artículos sean incorporados a una convención firmada por los Estados que son parte en ella.

Asimismo, tenemos diversos organismos intergubernamentales que se encuentran estrechamente vinculados con las Naciones Unidas, sin embargo estas organizaciones son autónomas pero colaboran con la Organización de las Naciones Unidas, aunque en cierta forma no tiene ingerencia en materia de contaminación con -- excepción de la Organización Marítima Internacional, que será --

(1) ABC de las Naciones Unidas. p. (11.4).

base a tratar más adelante por lo que me concretaré a citarlos, sin especificar sus funciones, porque considero de gran importancia conocer cuáles son los organismos que en forma coordinada laboran con las Naciones Unidas, siendo los siguientes:

- OIT - Organización Internacional del Trabajo.
- FAO - Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.
- UNESCO - La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.
- OMS - Organización Mundial de la Salud.
- BIRF - El Banco Mundial / Banco Internacional de reconstrucción y Fomento.
- AIF - Asociación Internacional de Fomento.
- CFI - Cooperación Financiera Internacional.
- FMI - Fondo Monetario Internacional.
- OACI - Organización de Aviación Civil Internacional.
- UPU - Unión Postal Universal.
- UIT - Unión Internacional de Telecomunicaciones.
- OMM - Organización Meteorológica Mundial.
- IMO - Organización Marítima Internacional.
- OMPI - Organización Mundial de la Propiedad Intelectual.

- FIDA - Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola.
 OIEA - Organismo Internacional de Energía Atómica.
 GATT - Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio.

Nuestro Gobierno de México, ingresó a la Organización de las Naciones Unidas, el 7 de noviembre de 1945, uno de los esfuerzos, que realizó la Organización de las Naciones Unidas, -- fué el atacar el problema de la contaminación ambiental mediante la Conferencia sobre el medio humano, celebrada del 5 al 16 de junio de 1972 en Estocolmo, Suecia.

En dicha reunión surge la Declaración sobre el Medio Humano en la Conferencia que había convocado la Organización de las Naciones Unidas, conteniendo programas, principios y recomendaciones que comprendían lo relacionado al medio ambiente, señalando: "que la protección y mejoramiento del medio humano, es una cuestión fundamental que afecta al bienestar de los pueblos y al desarrollo económico del mundo entero. Un deseo urgente de los pueblos de todo el mundo y un deber de todos los gobiernos". (2)

"La colaboración internacional en el campo ambiental y específicamente en materia de contaminación, sólo puede llevarse-

(2) J. FLORES RAYA, América.- Breves Consideraciones sobre Derecho Ambiental. Talleres de Grimas, S.A. México, D.F.- 1987. p. 63.

a cabo mediante tratados, convenios o acuerdos, que proporcionen una base legal suficiente para imponer sobre la comunidad internacional una auténtica disciplina ambiental". (3)

Estoy de acuerdo, que la celebración de acuerdos, tratados o convenios, contribuyan a la reglamentación en materia ambiental, pero no del todo, ya que en muchas ocasiones éstos triden aparejados compromisos económicos, lo que representa un egrreso para el Estado Parte, lo que impide la ratificación del instrumento jurídico que se trate, tal es el caso específico del Convenio Internacional para Prevenir y controlar la Contaminación por Buques (MARPOL 73/78), que representa para México, un esfuerzo económico y técnico para cumplir con sus disposiciones que establece, aunque en mi opinión particular considero que es procedente la ratificación de dicho instrumento y con ésto evitaríamos el problema de contaminación que existe actualmente por el tráfico de buques. Además el prevenir la contaminación de los litorales de los Estados, si bien es que resulta un gasto excesivo del cual adolecen los países subdesarrollados, también es cierto que el adoptar las medidas para evitar esa contaminación tendrá futuros beneficios en todos los aspectos que se reflejan en una situación económica que va a favorecer en forma excesiva a estas Naciones, situación que comparada con

(3) J. FUERES NAVA, Abogado.- Breves Consideraciones sobre Derecho Ambiental, Talleres de Uritax, S.A. México, D.F. 1987, p. 63.

los gastos para prevenir y los beneficios a futuro resulta mínima la inversión ya que esto se refleja en las áreas tanto turísticas como pesqueras que vienen a ser una de las principales fuentes de ingreso de los Estados.

En dicha declaración, también se contempla que de acuerdo a los principios del Derecho Internacional, se ratifica la libertad que tienen los Estados, de explotar sus recursos, y a su vez la obligación de vigilar y asegurar que dichas actividades no perjudiquen a otros Estados o bien a zonas que estén fuera de su jurisdicción nacional.

Lo anterior reviste gran importancia, pues da lugar para que al realizar las actividades de exploración y explotación de los recursos, se adopten las medidas necesarias de seguridad con el propósito de prevenir un incidente, que ponga en peligro la ecología marina o perjudique otras áreas cuya jurisdicción sea de otro Estado, además de que traería como consecuencia que el Estado afectado exigiera una indemnización.

La reunión de Estocolmo de 1972, es considerada como el más grande esfuerzo de diversos Estados que se preocupan por la conservación, protección y mejoramiento de los recursos naturales y del ambiente; al hablar del ambiente nos referimos también al medio marino aunque si bien es cierto no los especifica típicamente, pero queda comprendido dentro de ese término.

Así también en el punto 7 de dicha Declaración, dispone -- que: "Los Estados deberán tomar todas las medidas posibles para impedir la contaminación de los mares por substancias que -- puedan poner en peligro la salud del hombre, dañar los recursos vivos y la vida marina menoscabar las posibilidades de esparcimiento, de entorpecer otras utilidades legítimas del mar". - (4)

Con esta decisión varios Estados se vieron en la necesidad, de proteger, preservar el medio marino, así como de prevenir y controlar la contaminación de éste, lo que trajo como consecuencia a nivel interno de cada país, el incluir en sus legislaciones lo relativo a la protección del medio marino, aunque en mi opinión considero que se han abocado más a los aspectos técnicos, dejando a un lado el aspecto legislativo.

El principio número 26 de la llamada Declaración de Estocolmo, y que México lo ha adoptado, señala que "Es preciso liberar al hombre y a su medio, de los efectos de las armas nucleares y de todas las demás formas de destrucción en masa. Los Estados deben esforzarse por llegar pronto a un acuerdo, en los órganos internacionales pertinentes sobre la eliminación completa de tales armas". (5)

- (4) SERRA ERZQUEZ, Modesto.- Derecho Internacional Público. Edit. Porrúa, S.A. México, D.F. p. 302.
 (5) SOLÍS, Leopoldo. México y el Régimen del Mar, Ed. S.A.S. México, 1974, p. 277.

Para nuestro país reviste gran preocupación la signación y ratificación de los Tratados de Tlatelolco para la no proliferación de las Armas Nucleares en América Latina, con lo que se resguarda decidida y determinantemente la vida del hombre y además se protege el medio ambiente de las radiaciones, incluyendo aquellas que sean accidentales.

Uno de los aspectos más relevantes que toman parte integral de la Convención de Estocolmo, Suecia, son las actividades de investigación que se realizaron con respecto al problema de la contaminación.

En la conferencia de Estocolmo se analiza a fondo la naturaleza de los problemas ambientales y se esbozan claramente las formas en que las Naciones Unidas y sus organismos especializados podían responder a esas cuestiones.

Después de esta Conferencia, la Asamblea General establece nuevas instituciones para el medio ambiente dentro de la estructura de las Naciones Unidas. Estos nuevos arreglos institucionales, fueron superpuestos a una situación en que organizaciones tales como la FAO y la UNESCO, la OMS, la OEA y otras organizaciones ya habían emprendido actividades tendientes a la orientación ambiental, asimismo, puso en marcha algunos programas relacionados con el medio ambiente en la esfera de la Ocea-

nografía, por conducto de la Comisión Oceanográfica Internacional (COI). Cabe mencionar que la UNESCO, elaboró el programa internacional sobre el hombre y la biosfera.

Una aportación más al medio ambiente que hizo la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) a través de la historia, fueron los logros en la conservación de suelos y recursos vegetales y animales, entre ellos, bosques, peces y fauna y flores silvestres. Es importante señalar que el Consejo de Administración es el Órgano Legislativo, compuesto por representantes de 58 gobiernos, el Fondo para el Medio Ambiente, fuente de financiación cuyos recursos están constituidos por las aportaciones voluntarias que se utilizan para sufragar parcial o totalmente los costos de las nuevas iniciativas ambientales que se emprenden en el sistema de las Naciones Unidas.

La Asamblea General, estableció la Junta de Coordinación por el medio ambiente, que es presidida por el Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Esta junta tenía por finalidad asegurar la cooperación entre los órganos y organismos especializados de las Naciones Unidas. Sin embargo, en 1970 las funciones de la junta, se fusionaron al Comité Administrativo de Coordinación (CAC). Poco después se creó un comité de trabajo a nivel superior, que representaba

a todas las organizaciones de las Naciones Unidas y encargándose del Medio Ambiente, y que más tarde se le dió el nombre de -
Oficiales designados por cuestiones ambientales, mismo que se -
ocupó de la planificación y coordinación de lo relacionado a --
las actividades ambientales en forma más detallada.

El Programa de las Naciones Unidas, tiene su sede en Nairobi, Kenia, cuyo objetivo principal es: "Salvaguardar y mejorar el medio ambiente en beneficio de las generaciones humanas presentes y futuras". (6)

Si bien es cierto que el Consejo de Administración del - -
[PRMA] tuvo su primer período de Sesiones en Ginebra en 1973 y cada año se reúne en Nairobi.

En 1980, las autoridades del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PRMA), este organismo puede considerarse Ad-hoc, declaran que todos los Estados, ya sea en forma conjunta o individual, por los medios adecuados, adopten las medidas necesarias que tiendan a prevenir, controlar la contaminación, y en especial por las actividades resultantes de la explotación de hidrocarburos.

(6) SORIANO, Alejandro.- Régimen Jurídico del Alta Mar. Edit. Porrúa, México, 1985. p. 175.

Estas medidas deben estar plasmadas en leyes y reglamentos que no sean menos eficaces que aquellos instrumentos jurídicos - de carácter internacional que al respecto sean dictados.

"El 6 de marzo de 1981, las Naciones Unidas, elaboran un - programa para el medio ambiente, a desarrollar un plan de media- no plazo entre 1982-1983, de acuerdo al Consejo de Administra- ción en el noveno período de sesiones, realizando en Nairobi, -- Kenia, del 13 al 26 de mayo de 1981; en él se hacen comentarios- respecto al derecho ambiental y señala como objetivo el reunir - los datos e información sobre el propio ecosistema y sublevarlos reglamentando." (7)

Cabe señalar que el problema concerniente al medio ambien- te marino, es de preocupación a nivel mundial, sin embargo algu- nos programas no se llevan a la práctica, y tan solo quedan como meros proyectos.

Recientemente el PRIMA, elaboró un Programa de Mediano Plazo para el Medio Ambiente a nivel de todo el sistema 1990-1995, - mismo que fue aprobado por el Consejo de Administración del Pro- grama de las Naciones Unidas para el medio ambiente en el párra- fo 3 de la Decisión SS. 1/3 del 18 de marzo de 1988.

(7) FAO, FIAT. Comunicado para los medios de Información. Ed. ONU.- Méx. p. 198.

Básicamente este programa consta de 6 Capítulos, por cierto todos ellos, los considero de gran importancia, porque contemplan el problema de la contaminación por aire, agua, suelo, estos factores se ven perjudicados, ya sea por el resultado de la producción o empleo de energía, la transformación industrial de materiales, la utilización de productos químicos en la agricultura que pueden ser una amenaza inmediata, o a largo plazo para la salud, tanto de las plantas como de los animales y la población, contribuyendo al desequilibrio de los ecosistemas.

El sistema prevé recomendaciones y planteamientos para -- proteger los medios marinos regionales, el medio marino mundial y los recursos marinos vivos, talés como la elaboración y aprobación de Acuerdos Jurídicos, institucionales, financieros y técnicos, en las áreas donde la contaminación procede de fuentes terrestres y aéreas, el transporte marítimo, el vertimiento de desechos, así como la incineración en el mar, y la explotación de los recursos no vivos del fondo del mar. Para llevar a cabo las actividades de este sistema participarán la UNESCO, COI, la FAO, la OMI y la OMS. El PNEMA buscará la forma de que los países -- asuman otras responsabilidades de índole financiera y técnica -- con referencia a los programas previstos.

Por cuanto se refiere al ámbito internacional se firman y ratifican acuerdos y convenios sobre materia de contaminación, -

como es el caso del Convenio de Barcelona del 16 de febrero de 1976, entrando en vigor el 12 de febrero de 1978, con tres protocolos, uno de ellos inconcluso que es el que se refiere al control de los agentes contaminantes originados en tierra, otra convención es la Helsinki de 1976, cuyo espíritu es la protección del Mar Báltico, comprendiendo sustancias nocivas cuya procedencia sea de tierra, prohibiendo no del todo las descargas de productos contaminantes.

a.- LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.

Este cuerpo de principios y normas jurídicas, fueron creadas recientemente para reglamentar el derecho del mar, que viene a constituir una de las figuras más novedosas, dinámicas y modernas del derecho internacional que requieren de diversas fuentes de información especializadas en cada tema; por lo que a través del presente trabajo trataré de hacer una cronología de las convenciones que se han llevado a cabo, y unas consideraciones, sobre ciertos aspectos sobresalientes de estas convenciones.

En el ámbito del derecho internacional encontramos los espacios marítimos, que para su constitución se han formado en dos etapas que son:

La Primera:-- Que vá desde 1945, con la proclama Truman, hasta 1967.

La Segunda:-- Desde 1967, en que surge la histórica propuesta de Malta, a las Naciones Unidas hasta nuestros días.

Si bien es cierto, que el Gobierno de los Estados Unidos, se dió cuenta de la importancia del petróleo que existía en sus costas y la necesidad de asegurar el derecho sobre determinadas especies marinas; en 1945, el entonces Presidente Harry S. Truman emitió dos proclamas, una sobre la plataforma continental, y otras sobre el establecimiento de zonas de pesca en alta mar, -- ambas fueron suscritas el 28 de septiembre del mismo año.

En la proclama del Presidente Truman, encontramos que el -- Gobierno de los Estados Unidos, considerados los recursos del -- subsuelo y del fondo del mar, y de la plataforma continental por debajo de alta mar, próximo a sus costas, como pertenecientes a ese país, quedando sujetos a su jurisdicción y control.

Al introducir como nuevo elemento, el concepto de Recursos, esta proclama provocó una serie de reivindicaciones nacionales-unilaterales, al control exclusivo de la plataforma continental; y condujo a una revisión de los espacios marítimos. Dicha Proclama provocó que Chile, Ecuador y Perú, lanzaran su reclamación

en 200 millas de jurisdicción sobre el mar adyacente a sus costas, en compensación a la carencia de plataforma continental.

Del 24 de Febrero al 29 de Abril de 1958, se celebra en Ginebra, Suiza, la Primera Conferencia de Las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, reuniéndose 86 Estados, aprobándose en esa ocasión cuatro Convenciones de carácter internacionales que poco aportaron al desarrollo progresivo del derecho del mar, salvo las disposiciones concernientes a La Plataforma Continental. Estas Convenciones fueron: La Convención del Mar Territorial y la Zona Contigua, La Convención sobre Alta Mar; y la Convención sobre la Plataforma Continental, todas ellas suscritas el 29 de Abril de 1958 por nuestro Gobierno, con ratificación posterior.

Se convocó a una segunda conferencia de las Naciones Unidas, sobre el Derecho del Mar, que tuvo lugar en la misma ciudad de Ginebra, en 1960, pero en ésta no se llega a ningún acuerdo sobre los límites de la zona territorial y los derechos de pesca.

Al paso del tiempo, en 1967, la Asamblea General de las Naciones Unidas decide que los avances tecnológicos y de otra índole que se han producido en el mundo requieren que la comunidad internacional se ocupe de los aspectos jurídicos que rigen en los mares fuera de jurisdicción nacional. La Asamblea crea un comité especial, integrado por 35 miembros para que estudien dicho tema.

Por otro lado en ese mismo año, surge un acontecimiento que a la postre desembocaría en una revisión completa del Derecho del Mar. fue el primero de noviembre de 1967, cuando se produjo la sorprendente instancia del entonces Embajador de Malta, Arvid Pardo, ante la III Asamblea General de Naciones Unidas, para que el lecho de los océanos situados más allá de la jurisdicción nacional, fueran considerados patrimonio común de la humanidad, y por lo tanto, no susceptible de apropiación nacional, explotación y militarización en forma progresiva, en base a los avances científicos, técnicos alcanzados por las grandes potencias; y que encontró una gran aceptación surgiendo de acelerador de las reivindicaciones nacionales.

La propuesta del Embajador Pardo, culmina en 2 hechos notables:

1.- La declaración solemne por parte de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de que los fondos marinos y oceánicos y subsuelo, fueran de los límites de la jurisdicción nacional, así como los recursos de la zona son patrimonio común de la humanidad" según resolución de la Organización de las Naciones Unidas, número 2749 (XXV), del 17 de Diciembre de 1970; y

2.- Mediante la resolución número 2750 A,B,C, (XXV) último inciso, la determinación de celebrar la tercera conferencia de --

de las Naciones Unidas del Derecho del Mar, para 1973". [8]

En los años transcurridos entre el discurso del Embajador Arvid-Rando, y la apertura de la más grande conferencia jamás convocada, -- aparecieron multitud de reivindicaciones unilaterales variadas de cerca de 80 Estados, presentándose no pocos conflictos sobre derechos, en áreas del océano sobre pesca, contaminación, jurisdicción, etc.

Debido a todos los acontecimientos suscitados desde las primeras conferencias de las Naciones Unidas, celebradas en 1958 y 1960 en Ginebra, Suiza se ve la imperiosa necesidad de realizar otra convención, con el propósito de establecer un régimen jurídico para las mares y océanos facilitando la comunicación internacional y la utilización de los mares con fines pacíficos y equitativos con respecto a sus recursos; así como la protección y preservación del medio marino y la conservación de sus recursos marinos.

Sin embargo, en un principio se pensaba que el mar tenía capacidad para recibir todos los desechos y desperdicios que originaba el hombre con sus actividades, pero éste no solo iba a ocasionar el desequilibrio ecológico, sino que existían otros factores que influían, tal es el caso de los accidentes tan dramáticos que se presentaron en 1967, el Torrey Canyon que derramó 100 mil toneladas de petróleo en --

[8] SEPULVEDA CÉSAR, "Derecho Internacional Público", Edít. Porrúa, S.A. México, 1963, p. 460.

las costas de Inglaterra; en 1969 la fuga de petróleo de un pozo en -- Santa Bárbara, en ESTADOS UNIDOS, así también cabe señalar que en 1979 en México explotó el pozo Intec I, este incidente fue fatal para nuestro gobierno, con lo que se vió afectado todo el sistema ecológico, -- causando daños irreversibles en algunas áreas marinas.

En el mes de Diciembre de 1973, se inauguró la III conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrándose en un total de 11 periodos de sesiones, dicha convención es adoptada el 30 de -- Abril de 1982, formando 110 delegaciones de convención y el acta final en Montego Bay (Jamaica).

En Caracas, Venezuela se lleva a cabo el primer periodo de sesiones del 20 de Junio al 29 de Agosto de 1974, con la participación de 143 Estados.

Los cientos y tantos temas propuestos fueron repartidos entre -- tres convenciones que son:

La Primera.- Que trataría del patrimonio común y el régimen que -- habría de crearse para explotarlo, en beneficio de los países en desarrollo.

La Segunda.- Examinaría el mar territorial, la zona de 200 millas, la pesca, la navegación y temas conexos.

La Tercera.- Dedicada a la investigación científica, oceánica y a los asuntos del ambiente, con una agenda larguísima, en la conferencia de Caracas no se llegó a ningún acuerdo. Estaban presentes muchos intereses particulares de los países que resultaron fragmentados, opuestos y expuestos sin precisión.

En Ginebra, durante el mes de Marzo de 1975, se convocó al segundo período de sesiones de la tercera conferencia, aunque resultó un fracaso porque no se llegó a ningún convenio sobre los tópicos; sin embargo, por lo menos en la sesión de Ginebra, resultó un instrumento Otil, siendo éste el texto oficial único de negociación, preparado por cada uno de los Presidentes de las Convenciones, y que serviría de base para estudio y negociaciones con miras a las próximas convenciones.

Con el tiempo, la conferencia celebró un total de 11 períodos de sesiones en un lapso de 9 años, el undécimo período de sesiones, tuvo lugar en Nueva York, se dividió en dos partes, la primera de ellas -- fue el 8 de Marzo al 30 de Abril en la que se cesaron todos los esfuerzos por lograr un acuerdo, sin embargo la conferencia sometió a votación de sus concurrentes diversas enmiendas al proyecto de la convención, y finalmente la convención es adoptada el 30 de Abril de -- 1982, por 130 votos contra 4 y 17 abstenciones, la segunda parte comprende del 22 al 24 de Septiembre del mismo año en la ciudad de Nueva York, en esta parte, son aprobadas las modificaciones de la convención planteadas por el comité de redacción, y el proyecto del acta --

final, si bien es cierto que por unanimidad, se designó a Jamaica como sede para firmar dicho instrumento.

En Montego Bay (Jamaica del 6 al 10 de Diciembre de ese mismo año, 110 delegaciones firmas la convención y el acta final.

La comisión preparatoria en 1983, se reúne en Kingston (Jamaica) para dar inicio a los trabajos con miras a establecer la autoridad internacional de los fondos marinos y del tribunal Internacional del Derecho del Mar.

La convención consta de 320 artículos, aprobados en 17 partes a los que se agregan 8 anexos, entró en vigor 12 meses después de que 60 Estados hayan ratificado el instrumento. Su contenido es detallado, y en algunos casos muy técnico, tratando temas tradicionales del Derecho del Mar, y aspectos jurídicos novedosos e innovadores, como el de la Zona Económica Exclusiva, los Estados archipelágicos, la autoridad y la zona internacional.

El objetivo principal de esta conferencia fue: Aprobado una convención en la que se tratan todas las cuestiones relacionadas con el derecho del mar, teniendo presente, que los problemas del espacio oceánico, están estrechamente interrelacionados y deben considerarse como un todo.

2.- ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL.

Cuando por primera vez, se propuso a la Organización de las Naciones Unidas, el establecimiento de un órgano especializado exclusivamente en asuntos marítimos, se pensó en la conveniencia de elaborar instrumentos internacionales que mejorarán la seguridad en el mar.

Debido a la naturaleza internacional del sector marítimo se reconocía desde hacía mucho tiempo que las medidas encaminadas a mejorar la seguridad de las operaciones marítimas serían más eficaces si se realizasen en un marco internacional en lugar de quedar al cuidado de cada país unilateralmente y sin coordinación con otros. Pese a que ya se habían adoptado una serie de acuerdos internacionales importantes, muchos Estados consideraron necesario crear un organismo permanente capaz de coordinar y fomentar medidas de manera regular.

Este fue el contexto en que se celebró una conferencia de las Naciones Unidas en 1948 que adoptó el convenio por el que se constituyó la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), que el 22 de mayo de 1962, se denominó Organización Marítima Internacional, fecha en que entraron en vigor las medidas adoptadas por la asamblea de la OMI a su constitución, en Noviembre de 1975. Actualmente la Organización Marítima Internacional tiene su sede en Londres, Gran Bretaña.

Durante el decenio transcurrido entre la adopción del convenio y su entrada en vigor en 1968, se presentaron problemas relacionados con la seguridad del mar, despertando la atención internacional y esigie-

ron un enfoque relativamente diferente. De estos problemas, uno de los más importantes fue la amenaza de contaminación del mar provocada por los buques, en particular la causa por los hidrocarburos transportados en buques tanques, tanto es así que, en 1954 cuatro años antes de que empezase a existir oficialmente la O.M.I., se adoptó un convenio internacional sobre esta materia.

La Organización asumió desde el comienzo de sus trabajos en enero de 1959, la responsabilidad de administrar y promover ese convenio. Así es como, desde los inicios, la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar han sido los objetivos más importantes en el quehacer de la O.M.I., siendo éste el tema principal del presente trabajo de tesis.

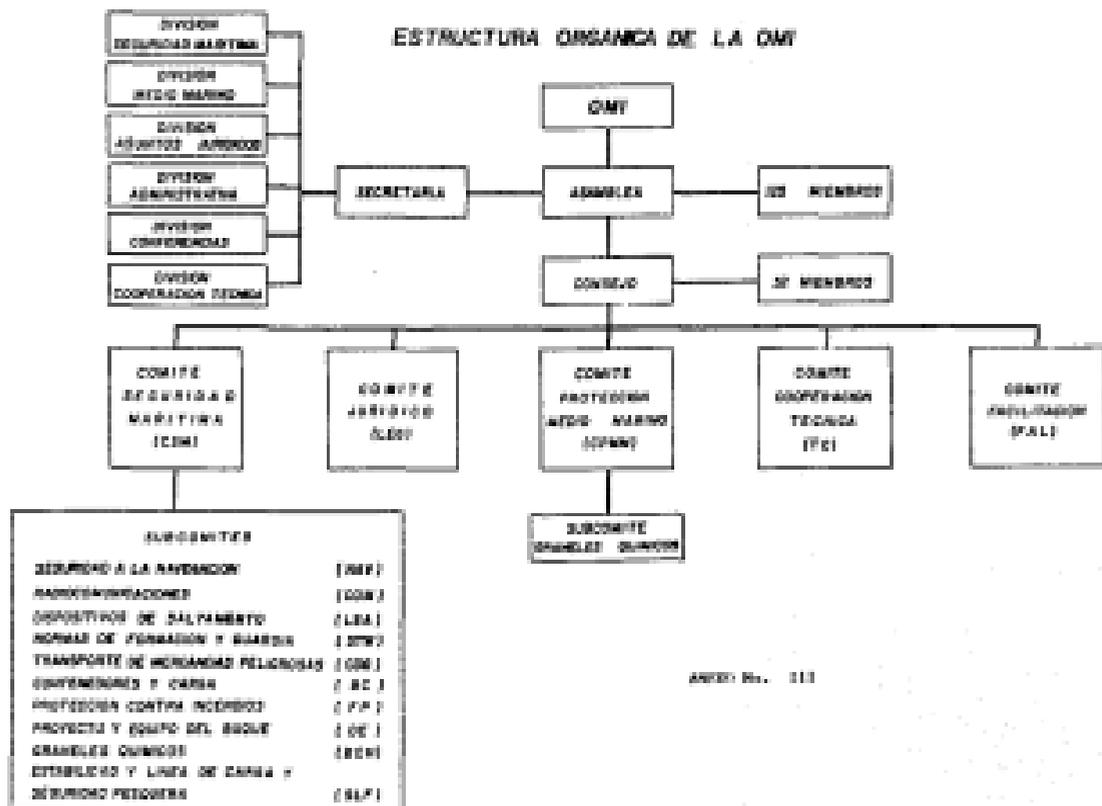
A continuación dará una breve explicación de como se encuentra integrada la O.M.I., [VER ANEXO # III]

La Organización Marítima Internacional, cuenta con un órgano rector que es la asamblea, ésta se reúne una vez cada dos años y la integran 128 Estados miembros de la organización mas un miembro asociado.

Entre los periodos de sesiones se cuenta con un consejo integrado por 32 gobiernos miembros que son designados por la asamblea, ejerce las funciones de órgano rector.

Para desarrollar uno de sus múltiples objetivos como es el caso de la protección al medio marino, cuenta con los siguientes comités:

ESTRUCTURA ORGANICA DE LA OMT



1.- El Comité de Seguridad Marítima, (CSM), es el más antiguo de los comités que desempeñaba la labor técnica de la organización, tiene varios comités como son:

- a.- Subcomité de Seguridad de la Navegación.
- b.- Subcomité de Radiocomunicaciones.
- c.- Subcomité de Dispositivos de Salvamento.
- d.- Subcomité de Normas de Formación y Guardia.
- e.- Subcomité de Transportes de Mercancías Peligrosas.
- f.- Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque.
- g.- Subcomité de Protección contra Incendios.
- h.- Subcomité de Estabilidad y Líneas de carga y de Seguridad de Pesqueros.
- i.- Subcomité de Contenedores de Carga.
- j.- Subcomité de Graneles Químicos.

2.- El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), fue establecido por la Asamblea en Noviembre de 1973. Se encarga de coordinar las actividades de la organización en causada a la prevención y control de la contaminación del medio marino ocasionada por los buques.

El Subcomité de Graneles Químicos es también Subcomité del Comité de Protección del medio marino, en la que se refiere a los aspectos de contaminación.

- 3.- El Comité Jurídico, fue constituido inicialmente para atender los problemas jurídicos resultantes del accidente sufrido por el Torrey Canyon en 1967, pero posteriormente fue institucionalizado para darle carácter permanente. Está encargado de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la Organización.
- 4.- El Comité de Cooperación Técnica, es el encargado de coordinar el trabajo de la Organización en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica en el sector marítimo, particularmente a los países en desarrollo.
- Prueba de la importancia técnica en la labor de la O.M.T. es el hecho de que se trata de la primera organización del sistema de las Naciones Unidas que reconoce formalmente en su convenio constitutivo la existencia de un comité de cooperación técnica.
- 5.- El Comité de Facilitación, es un órgano auxiliar establecido por el consejo y que se encarga de las actividades y funciones de la O.M.T. relativos a la facilitación del tráfico marítimo internacional. Estas actividades tienen por objeto reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques al entrar o salir de puerto u otras terminales.

Debe señalar que todos los Comités de la O.M.I., están abiertos a la participación de todos los gobiernos miembros en régimen de igualdad.

- 6.- La Secretaría, la dirección de la Secretaría está a cargo del Secretario General, ayudado por un cuerpo de aproximadamente de 270 funcionarios internacionales. El Secretario General es nombrado por el Consejo, con aprobación de la asamblea.

El transporte marítimo ha crecido en volúmenes y complejidad durante las últimas tres décadas, agudizando el problema de la contaminación del medio ambiente marino, motivo por el cual la comunidad internacional ha elaborado diferentes convenios a fin de reducir la contaminación marina, y que a continuación los menciono:

El convenio para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, en 1954 fue el primer intento importante de las naciones marítimas de disminuir las consecuencias de la contaminación del mar causada por los hidrocarburos. Pero en los años subsiguientes la amenaza de la contaminación creció drásticamente, por lo que la OMI, desde su nacimiento, ha dedicado cada vez más atención al problema de la contaminación de las aguas del mar. El Convenio de 1954 fue emendado en 1962, pero el naufragio del Torrey Canyon en 1967 alertó realmente al mundo con respecto a los graves peligros que entrañaba

el transporte de hidrocarburos para el medio marino.

A raíz de aquel desastre, la OMI elaboró toda una serie de convenios y otros instrumentos, al tiempo que en 1969 se volvían a introducir nuevas emendas en el Convenio de 1964.

Uno de los nuevos convenios de 1969 fue el Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, el cual otorgó a los Estados ribereños el derecho a intervenir en caso de sucesos, sobrevinidos en alta mar que puedan dar lugar a contaminación por hidrocarburos. El Convenio entró en vigor en 1975.

Otro fue el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos, que trata de la responsabilidad civil del propietario del buque o de la carga respecto de los daños sufridos como consecuencia de un siniestro que haya causado contaminación por hidrocarburos. El propósito del Convenio es tratar de garantizar a las víctimas una indemnización adecuada transfiriendo al propietario del buque la responsabilidad por el daño causado. El Convenio también entró en vigor en 1975.

Según algunos delegados que asistieron a la Conferencia, los límites de responsabilidad fijados por éste eran demasiado bajos y, por consiguiente, cabía la posibilidad de que la indemnización pagada fuera insuficiente en algunos casos.

Este sentir impuso a la OMI a convocar una nueva conferencia en 1971 que adoptó el Convenio sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debido a contaminación por hidrocarburos. Este Convenio entró en vigor en 1978.

A diferencia del Convenio de Responsabilidad Civil, que hace recaer en el propietario del buque la obligación de pagar la indemnización, el Fondo se constituye con las contribuciones de los importadores de hidrocarburos. El propósito del fondo es proporcionar indemnización adicional a las víctimas en caso de un accidente que produzca contaminación cuyos daños rebasen la cuantía de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil. Así pues, el grámen de la indemnización se reparte mé equitativamente entre el propietario del buque y las empresas interesadas en el cargamento. El Fondo está administrado por la Organización del Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, que tiene su sede en Londres.

Los límites de responsabilidad Civil, 1969 y el Convenio del Fondo, 1971 han quedado aumentados en virtud de protocolos destinados a armonizar esos Convenios que fueron adaptados por una conferencia que la OMI convocó en 1984.

Además de los convenios relativos a los aspectos jurídicos de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, la OMI ha tenido en cuenta también otros aspectos del problema. El auge continuo del transporte-

de hidrocarburos y las crecientes proporciones de los sucesos de contaminación por hidrocarburos dieron lugar a una grave preocupación internacional por el futuro del medio marino, no sólo ante la eventualidad de accidentes sino también como consecuencia de las operaciones normales de todo buque tanque, en particular, las de limpieza de los tanques de carga.

En 1971 se modificó nuevamente el Convenio de Contaminación por hidrocarburos, 1954, con objeto de limitar el derrame hipotético de hidrocarburos provocado por un accidente y también para proporcionar protección especial a la Gran Barrera de Coral Australia.

Ahora bien, existía el sentir de que se necesitaba un nuevo instrumento para contener la contaminación de los mares ocasionada por los buques y, en 1973, la OMI convocó una gran conferencia para discutir todos los aspectos del problema relativo a la contaminación del mar por los buques. Esa conferencia culminó en la adopción del más ambicioso convenio para combatir la contaminación concertado hasta la fecha: el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), que trata no sólo de la contaminación ocasionada por hidrocarburos sino que abarca, además, otras formas de contaminación como las originadas por productos químicos y otras sustancias nocivas, las basuras y las aguas sucias.

El Convenio MARPOL reduce considerablemente la cantidad de hidrocarburos que pueden eliminar los buques en el mar y prohíbe totalmente

que efectúen descargas en ciertas zonas (como el Mar Negro, el Mar Rojo y otras regiones). El Convenio otorga respaldo legal a ciertos -- procedimientos operacionales como el de "carga sobre residuos" (que reduce mucho la cantidad de residuos que quedan por eliminar después de la limpieza de los tanques) y el de utilizar tanques de lastre separado.

Además de ocuparse de otros aspectos relacionados con la prevención de la contaminación del mar, la OMI ejerce las funciones de Secretaría en relación con el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias.

Este Convenio, generalmente denominado Convenio de Londres sobre Vertimiento, fue adoptado en 1972 por una conferencia celebrada -- bajo los auspicios del Reino Unido. Su entrada en vigor se produjo -- en 1975.

El Convenio, cuyo carácter es universal tiene por objeto -- regular y regular la evacuación en el mar de desechos y materiales de -- todo tipo (incluido el hundimiento deliberado de buques y plataformas). Prohíbe la evacuación de determinadas sustancias particularmente perjudiciales para el medio ambiente (como los compuestos orgánicos halogenados, el mercurio, el cadmio, los plásticos, los aceites -- minerales y los radiodesechos de alta actividad). También se estipulan en el Convenio reglas relativas al vertimiento de otros materiales que, tales los radiodesechos de baja actividad, pueden suponer un

peligro para el medio marino y para la salud. Otra finalidad del Convenio es controlar la incineración de desechos a bordo de los buques y establecer criterios que rijan la selección de los lugares de vertimientos y de incineración en el mar.

Con el fin de alcanzar sus objetivos, la O.M.I., ha promovido en los últimos 25 años la aprobación de unos 30 convenios y protocolos y adoptado bastantes más de 500 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención y control de la contaminación y otras cuestiones conexas.

Para efectos del presente trabajo, cabe citar las disposiciones de zonas, autoridad, actividades en la zona, contaminación en el medio marino, que están comprendidas en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y que han sido adoptadas a nivel nacional e internacional en materia de contaminación marino por los Estados Partes, entre ellos México.

" IZMA.- Se entiende los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

AUTORIDAD.- Se entiende la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.

ACTIVIDAD EN LA IZMA.- Se entiende todas las actividades de exploración y explotación de los recursos de la Zona.

CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO.- Se entiende la introducción - por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que producen o pueden producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida-marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar -- deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

a) VERTIMIENTO.- Se entiende:

- i) La evacuación deliberada de desechos u otras materias -- desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
- ii) El hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;

b) EL TERMINO VERTIMIENTO se comprende:

- i) La evacuación de desechos u otras materias resultante, -- directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transporten en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar destinados a la evacuación de tales materias, o se transfieran a ellos, o -- que resulten del tratamiento de tales desechos u otras --

materias en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones.

- ii) El depósito de materias para fines distintos de su mera -- evacuación, siempre que ese depósito no sea contrario a -- los objetivos de esta Convención.
- iii) Por " Estados Partes " se entiende los Estados que hayan -- consentido en obligarse por esta Convención y respecto de -- los cuales la Convención esté en vigor." (9)

Estas definiciones están contenidas en la Tercera Conferencia -- de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, mismas que son adoptadas por diversos Convenios Internacionales como son el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación del Mar por Buques y el -- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y Otras Materias, éste último es de vital importancia ya que es el único que reglamenta las actividades de vertimiento, mismo que en su momento daré una descripción de dicho instrumento jurídico.

(9) Diario Oficial de la Federación de fecha 10. de junio de -- 1983. p. 11.

La Convención de las Naciones Unidas dentro de su amplio contexto considera entre otras cosas lo relativo a la protección del medio marino mismo que a continuación se transcriben dando una breve explicación de dichos preceptos:

"ARTICULO 192.- Los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino".

"ARTICULO 193.- Los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a la política en materia del medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino".

De lo anterior se desprende claramente que el Derecho Internacional, a través de este instrumento jurídico impone a los Estados la obligación de adoptar medidas que tiendan a proteger el medio marino de la contaminación, asimismo, cada Estado podrá explotar sus recursos naturales de acuerdo a su política que establezca al respecto, cuidando ante todo la preservación del medio marino.

"ARTICULO 194.- Medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

1.- Los Estados tomarán individual o conjuntamente según proceda, todas las medidas compatibles con esta Convención que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino -

procedente de cualquier fuente utilizando a estos efectos los métodos más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, y se esforzarán por armonizar sus políticas al respecto.

2.- Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción o control se realicen de forma tal que no causen perjuicios por contaminación a otros Estados y su medio ambiente, y que la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no se extienda más allá de las zonas donde ejercen derechos de soberanía de conformidad con esta Convención.

3.- Las medidas que se tomen con arreglo a esta Parte se refirirán a todas las fuentes de contaminación del medio marino. Estas medidas incluirán, entre otras, las destinadas a reducir en el mayor grado posible:

- a) La evacuación de sustancias tóxicas perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella, o por vertimiento.
- b) La contaminación causada por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar, prevenir la evacuación intencional o no, y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques.

c) La contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos.

d) La contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionan en el medio marino, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos.

4.- Al tomar las medidas para prevenir, reducir o controlar la contaminación del medio marino, los Estados se abstendrán de toda ingerencia injustificable en las actividades realizadas por otros Estados en ejercicio de sus derechos y en cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con esta Convención.

5.- Entre las medidas que se tomen de conformidad con esta Parte figurarán las necesarias para proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diómedas, amenazadas o en peligro.

ARTICULO 195.- Debe de no transferir daños o peligros, ni --
transformar un tipo de contaminación en otro.

Al tomar las medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, los Estados actuarán de manera que, ni --
directa ni indirectamente, transfieran daños o peligros de un área a otra o transformen un tipo de contaminación en otro.

ARTICULO 196.- Utilización de tecnologías o introducción de --
especies extrañas o nuevas.

1.- Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para preve
nir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada --
por la utilización de tecnologías bajo su jurisdicción o control, o --
la introducción intencional o accidental en un sector determinado del medio marino de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él --
cambios considerables y perjudiciales.

2.- Este artículo no afectará a la aplicación de las disposic
nes de esta Convención relativas a la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino." (10)

De lo anterior, se desprende que las medidas que adopten los Es
tados para preservar el medio marino deben ser conforme a los dispos

(10) Op. Cit. p. 59.

ciones de esta Convención y tendrá como objeto reducir al mayor grado posible; la evacuación de sustancias perjudiciales o nocivas de carácter persistente es decir, aquellas sustancias que siempre son arrojadas o vertidas al mar, la contaminación causada por buques y la que resulte de las instalaciones y dispositivos que se emplean en las actividades de exploración y explotación de los recursos naturales y otras imponiendo como condición el que los Estados se abstengan en intervenir injustificadamente en las actividades que lleven a cabo -- otros Estados en ejercicio de sus derechos y obligaciones contraídas por la citada Convención.

Asimismo, deja en libertad a los Estados para que éstos emitan medidas que tienden a prevenir, reducir, controlar la contaminación -- marina originada por cualquier fuente ya sea terrestre, marítima o -- aérea, esas disposiciones o medidas pueden ser de carácter unilateral o bilateral, es decir que los Estados están en facultad de celebrar -- acuerdos o tratados, siempre y cuando su contenido no contravenga las disposiciones de la Convención,

SECCION 2. COOPERACION MUNDIAL Y REGIONAL.

" ARTICULO 197.

Cooperación en el plano mundial o regional.

Los Estados cooperarán en el plano mundial y cuando proceda en el plano regional, directamente o por conducto de las organiza-

ciones internacionales competentes, en la formulación y elaboración de reglas y estándares así como de prácticas y procedimientos recomendados de carácter internacional, que sean compatibles con esta Convención para la protección y preservación del medio marino, teniendo en cuenta las características propias de cada región." (11)

" ARTICULO 198

Notificación de daños, iminentes o reales.

Cuando un Estado tenga conocimiento de casos en que el medio marino se halle en peligro inminente de sufrir daños por contaminación o los haya sufrido ya, lo notificará inmediatamente a otros Estados que a su juicio puedan resultar afectados por esos daños, así como a las organizaciones internacionales competentes.

" ARTICULO 199

Planes de emergencia contra la contaminación.

En los casos mencionados en el artículo 198, los Estados -- del área afectada, en la medida de sus posibilidades y las organizaciones internacionales competentes cooperarán en todo lo posible para eliminar los efectos de la contaminación y prevenir y reducir al míni

(11) Op. Cit. p. 89.

mo los datos. Con ese fin, los Estados elaborarán y promoverán en común planes de emergencia para hacer frente a incidentes de contaminación en el medio marino.

ARTICULO 200

Estudios, programas de investigación e intercambio de información y datos.

Los Estados cooperarán directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, para promover estudios, -- realizar programas de investigación científica y fomentar el intercambio de la información y los datos obtenidos acerca de la contaminación del medio marino. Procurarán participar activamente en los programas regionales y mundiales escañados a obtener los conocimientos necesarios para evaluar la naturaleza y el alcance de la contaminación, la exposición a ella, su trayectoria y sus riesgos y remedios.

ARTICULO 201

Criterios científicos para la reglamentación.

A la luz de la información y los datos obtenidos con arreglo al Artículo 200 los Estados cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en el establecimiento de criterios científicos apropiados para formular y elaborar

reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, destinados a prevenir y controlar la contaminación del medio marino.¹²

[12]

En los artículos transcritos anteriormente se refieren a la cooperación entre Estados, es decir la colaboración y el intercambio de información mutua a nivel mundial y regional a través de las organizaciones internacionales como son, la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Marítima Internacional, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), y otras, únicamente señalo las que considero que son las más importantes y además son las que activamente trabajan emitiendo directivas y medidas de seguridad que tienden a proteger el medio marino de la contaminación.

Cabe señalar que en esta materia México ha dado cumplimiento a los preceptos antes señalados, toda vez que el 11 de Febrero de 1995, firmó y ratificó el Convenio y Protocolo relativo a la Cooperación -- para Combatir Derrames de Hidrocarburos en la región del Gran Caribe, mismo que aplica la Secretaría de Marina.

En cuanto a esta sección dos, relativa a la Cooperación Mundial y Regional, el gobierno de México, para dar cumplimiento a estas nor-

[12] Op. Cit. p. 93.

mas de carácter internacional, firmó el 24 de Julio de 1980 en la Ciudad de México el " Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos -- Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrame de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas", mismo que fue publicado en el Diario Oficial el día 10 de Mayo de 1981, cuyo objetivo es el desarrollar medidas que permitan hacer frente a incidentes contaminantes y garantizar una respuesta adecuada y expedita.

Este instrumento jurídico, por parte de los Estados Unidos Mexicanos, la autoridad coordinadora recae en la Secretaría de Marina y las dependencias auxiliares son, las Secretarías de Gobernación, Relaciones Exteriores, Agricultura y Recursos Hidráulicos, Programación y Presupuesto, Comunicaciones y Transportes, Asentamientos Humanos y Obras Públicas, actualmente la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, Salubridad y Asistencia Pública hoy Secretaría de Salud, Patrimonio y Fomento Industrial hoy denominada Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Departamento de Pesca actualmente Secretaría de Pesca y Petróleos Mexicanos.

Por el Gobierno de los Estados Unidos de América se encuentra el Departamento de Transporte, Guardia Costera de los Estados Unidos, Departamento Interior, Departamento de Comercio, Departamento de Defensa, Agencia para la Protección del Medio Ambiente (EPA), Departamento de Agricultura, Departamento de Salubridad y Servicios Hum--

nos, Departamento de Justicia, Departamento de Estado, Departamento de Energía, Departamento de Trabajo, Agencia Federal de Administración de Emergencias.

Con relación al ámbito de aplicación el Artículo VII, menciona:

"Este Acuerdo, incluidos sus anexos, se aplicará de conformidad con sus preceptos a los incidentes contaminantes que puedan - - afectar el medio marino de una o de las dos partes. Para los - - fines de este acuerdo el medio marino de una parte es el área - - del mar incluye la costa adyacente que se encuentra de lado de su frontera marítima establecida con la otra parte o con otros - - Estados y dentro de las doscientas millas marítimas medidas - - desde la línea de base donde se mide su mar territorial." (13)

Este instrumento jurídico define tres términos que son de suma importancia, en el Artículo II, que son:

- "a) Incidente contaminante, significa derrame o amenaza de un derrame involuntario de hidrocarburos o de cualquier sustancia nociva en el mar, de magnitud o significación tal que requiera una respuesta inmediata para contener, recuperar o destruir la sustancia a fin de eliminar la amenaza o -

(13) Diario Oficial de la Federación del día 18 de Mayo de 1991, p. 8.

reducir al mínimo sus efectos sobre la flora y la fauna -- marina y sobre la salud y el bienestar públicos.

- b) Hidrocarburos significa petróleo en todas sus manifestaciones incluidas los crudos de petróleo, el combustible, los tanques, los residuos petrolíferos y los productos refinados.
- c) Sustancias Nocivas, significa aquellos elementos o componentes que al depositarse en el medio marino presentan un peligro eminente y significativo a la salud o al bienestar públicos o que pueden afectar los recursos naturales, incluyendo entre otros, peces, mariscos, animales silvestres, costas y playas." (14)

Para aplicar el Acuerdo Bilateral, es necesario que surja una contingencia en los límites con los Estados Unidos. Una vez que se dé inicio a una respuesta conjunta se requiere que ambos presidentes del Equipo de Respuesta Conjunta (E.R.C.) determinen proponer a sus respectivos gobiernos el inicio a dicha respuesta, es decir el Presidente Mexicano del Equipo de Respuesta Conjunta, acordará con la Secretaría de Relaciones Exteriores y el Presidente del Equipo de Respuesta Conjunta de los Estados Unidos de América, debiendo indicar la situación

geográfica o cualquier otro detalle del incidente contaminantes.

Previéndose cuatro fases operativas que son:

FASE I.- Descubrimiento, notificación y alarma.

Un incidente contaminante puede ser notificado por las autoridades nacionales contra la contaminación que realizan recorridos de vigilancia, autoridades locales y regionales e incluso el público en general o bien por las personas que ocasionan dicho suceso.

FASE II.- Evaluación del incidente, consultas y acuerdo sobre la respuesta conjunta.

El nivel de las acciones que se empleen serán de acuerdo a la propiedad del incidente.

FASE III.- Contención y medidas contra la difusión del contaminante.

FASE IV.- Limpieza y Recuperación.

Las operaciones de limpieza y recuperación de contaminantes, que son encausadas a reducir el efecto del incidente.

Los contaminantes que se recuperan son tratados y posteriormente eliminados según el procedimiento nacional que se emplee para hacer tal eliminación.

En la práctica funciona de la siguiente manera:

Por ejemplo en el caso específico del incidente del buque "MESA BORO" que ocurrió en días pasados, se requirió la aplicación del Acuerdo de Cooperación, y el Presidente de cada Equipo de Respuesta -- Conjunta, solicitó a sus respectivas dependencias poner en práctica -- dicho acuerdo. Bien en el lugar del incidente el Gobierno de México -- proporcionó el buque "EEOPEHEX" que es recolector de hidrocarburos, -- equipo como barreras etc... y personal de la Secretaría de Marina que -- participó en las operaciones recuperación y limpieza del área así como del hidrocarburo, logrando con ello evitar un gran desequilibrio ecoló-- gico en el que se viera afectada la flora y fauna marina así como nues-- tras aguas de jurisdicción nacional.

Actualmente se está haciendo un proyecto para el paso de -- equipo y personal en caso de una emergencia en la que se ponga en peli-- gro la flora y fauna.

SECCION 3. ASISTENCIA TEMICA

ARTICULO 202

Asistencia científica y técnica a los Estados
en desarrollo

Los Estados, actuando directamente o por conducto de las-- organizaciones internacionales competentes:

- a) Promoverán programas de asistencia científica educa--

tiva, técnica y de otra índole a los Estados en desarrollo para la protección y preservación del medio marino y la prevención, reducción y control de la contaminación marina.

Esa asistencia incluirá, entre otros aspectos:

- i) Formar al personal científico y técnico de esos Estados:

 - ii) Facilitar su participación en los programas internacionales pertinentes;
 - iii) Proporcionarles el equipo y los servicios necesarios.
 - iv) Aumentar su capacidad para fabricar tal equipo.
 - v) Desarrollar medios y servicios de asesoramiento para programas de investigación, vigilancia, educación y de otro tipo.

- b) Prestarán la asistencia apropiada especialmente a los Estados en desarrollo, para reducir lo más posible los efectos de los incidentes importantes que puedan causar una grave contaminación del medio marino.
- c) Prestarán la asistencia apropiada, especialmente a los Estados en desarrollo, con miras a la preparación de evaluaciones ecológicas.

ARTICULO 203

Trato preferencial a los Estados en desarrollo

A fin de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino o de reducir lo más posible sus efectos los Estados en desarrollo recibirán de las organizaciones internacionales un trato preferencial con respecto a:

- a) La asignación de fondos y asistencia técnica apropiados; y
- b) La utilización de sus servicios especializados." - -

(15)

Esta serie de disposiciones son sumamente importantes porque proporcionan ayuda a los países en vías de desarrollo que no cuentan con los medios, ni con los recursos materiales y humanos para hacerle frente a una contaminación, también proporcionan personal capacitado para que a través de cursos y seminarios se pueda capacitar personal de esos países.

Asimismo cabe señalar que la Organización Marítima Internacional ha promovido diversos cursos y seminarios así como simposios o conferencias en las que personal de México ha participado activamente aunque recientemente por cuestiones presupuestales han sido más esporádicos.

cas esas conferencias; sin embargo considero que sobre este campo no deberían de escatimarse recursos financieros para participar en estos eventos.

Actualmente la Organización Marítima Internacional cuenta con Universidades, Academias e Institutos en donde se imparten cursos sobre Derecho Internacional Marítimo, sobre la prevención y control de la contaminación del medio marino así como de otros asuntos relacionados al mar de esta forma es como la comunidad internacional capacita al personal técnico y científico. La Universidad Marítima Mundial, se dedica a entrenar personal marítimo de países en desarrollo en áreas de la administración de puertos y pesca, entrenamiento educación marítima y gerencia técnica de compañías pesqueras. Su objetivo es responder a las necesidades marítimas de países en desarrollo. Hasta la fecha se han graduado cerca de 500 estudiantes de un total de 105 países. Cabe mencionar que la Universidad Marítima tendrá establecimientos en Argentina, Bangladesh y Pakistán e igualmente formalizará el establecimiento de locales en 10 países entre los que destaca México para el año 1990.

La Academia Marítima Mundial, Trieste, Italia esta Academia prevé altos niveles de facilitación a estudiantes de países en desarrollo para implementación de especialidades en cursos de diversos en los diferentes campos marítimos. La Academia está financiada por el Gobierno de Italia bajo un acuerdo con la Organización Marítima Internacional mismo que entró en vigor en Julio de 1988.

Considero que el Instituto reviste gran importancia para el Derecho Marítimo Internacional, en Malta el objetivo de esta Universidad consiste en dar a los juristas una formación avanzada del Derecho Marítimo, facultándolos así para que puedan examinar y actualizar la legislación marítima de sus respectivos países de conformidad con los convenios marítimos existentes. La donación de algunos países donantes hacen posible el otorgamiento de becas que se necesitan y parte del presupuesto básico de la Universidad integran la facilidad para obtenerlas.

Este es un pequeño bosquejo de la asistencia que se proporciona a los países desarrollados y en vías de desarrollo, sin embargo, estos cursos seminarios desgraciadamente no asistimos debido al corto presupuesto que existe, pero estimo que si aprovechamos las becas sería muy importante, dado que adquiriríamos las experiencias de algunos otros países en este campo de acción, solucionando los problemas que existen en nuestra legislación, con esto quiero decir que no se deben escatimar esfuerzos ni presupuesto para enviar personal a las Universidades o Academias, etc., para que se capacite y posteriormente esa persona que transmite sus conocimientos al personal que por diversas circunstancias no está en posibilidades de asistir a ellos.

Por lo tanto esta serie de disposiciones son sumamente importantes porque le proporcionan ayuda a los países en vías de desarrollo que no cuentan con los medios ni con los recursos materiales para hacerle frente a una contingencia.

SECCION 4. DE VIGILANCIA Y EVALUACION AMBIENTAL

ARTICULO 204

Vigilancia de los riesgos de contaminación o de sus defectos.

1. Los Estados, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, procurarán, en la medida de lo posible y de modo compatible con los derechos de otros Estados, observar, medir, evaluar y analizar, mediante métodos científicos reconocidos, los riesgos de contaminación del medio marino o sus efectos.

ARTICULO 205

Publicación de informes

Los Estados publicarán informes acerca de los resultados obtenidos con arreglo al artículo 204 o presentarán dichos informes con la periodicidad apropiada de las Organizaciones Internacionales competentes, las cuales deberán ponerlos a disposición de los Estados.

ARTICULO 206

Evaluación de los efectos potenciales de las actividades

Los Estados que tengan motivos razonables para creer que las actividades proyectadas bajo su jurisdicción o control pueden causar una contaminación considerable del medio marítimo u ocasionar cambios importantes y perjudiciales en él evaluarán, en la medida de lo posible, los efectos potenciales de esas actividades para el medio marino e informarán de los resultados evaluaciones en la forma prevista en el artículo anterior." (16)

En esta sección, el Estado adquiere el compromiso de observar, - medir, evaluar y analizar a través de métodos científicos los riesgos que entraña el problema de la contaminación marina así como sus efectos, debiendo dar la debida publicidad a éstos, poniéndolos a disposición de todos los Estados.

SECCION 5. REGLAS INTERNACIONALES Y LEGISLACION NACIONAL PARA PREVENIR, REDUCIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO.

ARTICULO 207

" Contaminación procedente de fuentes terrestres.

1. Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres, incluidos los ríos, estuarios, tuberías y estructuras de desagüe, teniendo en cuenta las reglas y estándares, así como las prácticas y procedimientos recomendados, que se hayan convenido internacionalmente.

2. Los Estados tomarán otras medidas que puedan ser necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

3. Los Estados procurarán armonizar sus políticas respecto en el plano regional apropiado.

4. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las or-

ganizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, procuran establecer reglas y estándares, así como prácticas y -- procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional, para prevenir, reducir y controlar esa contaminación, teniendo en cuenta las -- características propias de cada región, la capacidad económica de los -- Estados en desarrollo y su necesidad de desarrollo económico tales reglas, estándares, prácticas y procedimientos recomendados serán reexaminados con la periodicidad necesaria.

5.- Las leyes, Reglamentos, medidas, reglas, estándares, prácticas y procedimientos recomendados a que se hace referencia en los párrafos 1, 2 y 4 incluirán disposiciones destinadas a reducir lo más -- posible la evacuación en el medio marino de sustancias tóxicas, perijú -- diciales o nocivas, en especial las de carácter persistente.

ARTICULO 308

Contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional.

1. Los Estados ribereños dictarán leyes y reglamentos para -- prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante directa o indirectamente de las actividades relativas a los fondos marinos sujetas a su jurisdicción y de las islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción, de conformidad con los artículos 80 y 81.

2. Los Estados tomarán otras medidas que pueden ser necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

3. Tales leyes, reglamentos y medidas no serán menos eficaces que las reglas estándares y prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional.

4. Los Estados procurarán armonizar sus políticas al respecto en el plano regional apropiado.

5. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, establecerán reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino a que se hace referencia en el párrafo 1. Tales reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados se reexaminarán con la periodicidad necesaria.

ARTÍCULO 209

Contaminación resultante de actividades en la Zona.

1. De conformidad con la parte XI se establecerán normas, reglamentos y procedimientos internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de actividades en la zona. Tales normas, reglamentos y procedimientos se reexaminarán con la periodicidad necesaria.

2. Con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta sección, los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de las actividades en la zona que se realicen por buques o desde instalaciones, estructura y otros dispositivos que ancoren su popa, estén inscritos en su registro u operen bajo su autoridad según sea el caso. - Tales leyes y reglamentos no serán menos eficaces que las normas, reglamentos y procedimientos internacionales mencionados en el párrafo 1.

ARTÍCULO 219

Contaminación por vertimiento.

1. Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino

2. Los Estados tomarán otras medidas que puedan ser necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

3. Tales leyes, reglamentos y medidas garantizarán que el vertimiento no se realice sin autorización de las autoridades competentes de los Estados.

4. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática procurarán establecer reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional para pre-

venir, reducir y controlar esa contaminación. Tales reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados serán reexaminados con la periodicidad necesaria.

5. El vertimiento en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental no se realizará sin el previo consentimiento expreso del Estado ribereño, el cual tiene derecho a autorizar, regular y controlar ese vertimiento tras haber examinado debidamente la cuestión con otros Estados que, por razón de su situación geográfica, pueden ser adversamente afectados por él.

6. Las leyes, reglamentos y medidas nacionales no serán menos eficaces para prevenir, reducir y controlar esa contaminación que las reglas y estándares de carácter mundial.

ARTICULO 211

Contaminación causada por buques

1. Los Estados, actuando por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática general, establecerá reglas y estándares de carácter internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques y promoverá la adopción, del mismo modo y siempre que sea apropiado, de sistemas de ordenación del tráfico destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes que puedan provocar, la contaminación del medio marino, incluido el litoral o afectar adversamente por

efecto de la contaminación a los intereses conexos de los Estados ribereños. Tales reglas y estándares serán reexaminados del mismo modo -- con la periodicidad necesaria.

2. Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, -- reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarbolan su pabellón o están matriculados en su territorio. -- Tales leyes y reglamentos tendrán por lo menos el mismo efecto que las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

3. Los Estados que establezcan requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, como condición para que los buques extranjeros entren en sus puertos o aguas interiores o hagan escala en sus instalaciones terminales costa afuera, darán la debida publicidad a esos requisitos y los comunicarán a la organización internacional competente. Cuando dos o más Estados ribereños establezcan esos requisitos de manera idéntica en un esfuerzo por armonizar su política en esta materia, la comunicación indicará cuáles son los Estados que participan en esos acuerdos de cooperación. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbolé su pabellón o esté matriculado en su territorio que, cuando navegue por el mar territorial de un Estado participante en esos acuerdos de cooperación consuetudina, a petición de ese Estado, si se dirige a un Estado de la misma -- región que participe en esos acuerdos de cooperación y, en caso afirmativo,

tivo, que indique si el buque reúne los requisitos de entrada a puerto establecido por ese Estado. Este artículo se entenderá sin perjuicio del ejercicio continuado por el buque de su derecho de paso inocente, en el de la aplicación del párrafo 2 del artículo 25.

4. Los Estados ribereños podrán, en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros, incluidos los buques que ejercen el derecho de paso inocente. De conformidad con la sección 3 de la Parte II, tales leyes y reglamentos no deberán obstaculizar el paso inocente de buques extranjeros.

5. Para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, a los efectos de la ejecución prevista en la sección 6, los Estados ribereños podrán dictar, respecto de sus zonas económicas exclusivas, leyes y reglamentos que sean conformes y de efecto a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados y establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

6. a) Cuando las reglas y estándares internacionales mencionadas en el párrafo 1 sean inadecuados para hacer frente a circunstancias especiales y los Estados ribereños, tengan motivos razonables para creer que un área particular y claramente definida de sus respectivas zonas económicas exclusivas requiere la adopción de medidas obli-

gatorias especiales para prevenir la contaminación causada por buques por reconocidas razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas, así como por su utilización o la protección de sus recursos y el carácter particular de su tráfico los Estados ribereños, tras de celebrar consultas apropiadas por conducto de la organización internacional competente con cualquier otro Estado interesado podrán dirigir una comunicación a dicha organización en relación con esa área, presentando pruebas científicas y técnicas y su apoyo en información sobre las instalaciones de recepción necesarias. Dentro de los doce meses siguientes al recibo de tal comunicación, la organización determinará si las condiciones en esa área corresponden a los requisitos anteriormente enumerados. Si la organización así lo determina, los Estados ribereños podrán dictar para esa área leyes y reglamentos destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, aplicando las reglas y estándares o prácticas de navegación internacional que, por conducto de la organización, se hayan hecho aplicables a las áreas especiales. Estas leyes y reglamentos no entrarán en vigor para los buques extranjeros hasta quince meses después de haberse presentado la comunicación a la organización.

b) Los Estados ribereños publicarán los límites del tal área particular y claramente definida;

c) Los Estados ribereños, al presentar dicha comunicación, -- notificarán al mismo tiempo a la organización si tienen intención de dictar para esa área leyes y reglamentos adicionales destinados a pre-

venir, reducir y controlar la contaminación causada por buques. Tales leyes y reglamentos adicionales podrán referirse a las descargas o a las prácticas de navegación, pero no podrán obligar a los buques extranjeros a cumplir estándares de diseño, construcción, dotación o equipo distinto de las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados; serán aplicables a los buques extranjeros quince meses después de haberse presentado la comunicación a la organización a condición de que ésta dé su conformidad dentro de los doce meses siguientes a la presentación de la comunicación.

7. Las reglas estándares internacionales mencionados en este artículo deberán comprender en particular, lo relativo a la pronta notificación, a los Estados ribereños cuyo litoral o intereses costeros puedan resultar afectados por incidentes, incluidos accidentes marítimos, que ocasionen o puedan ocasionar descargas.

ARTÍCULO 212

Contaminación desde la atmósfera o a través de ella

1. Para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella, los Estados dictarán leyes y reglamentos aplicables al espacio aéreo bajo su soberanía y a los buques o aeronaves que enarboles su pabellón o estén inscritos en su registro, teniendo en cuenta las reglas y estándares, así como las prácticas y procedimientos recomendados, convenidos internacionalmente y la seguridad de la navegación aérea.

2. Los Estados tomarán otras medidas que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación.

3. Los Estados, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, procurarán establecer en los planos mundial y regional reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, para prevenir, reducir y controlar esa contaminación." (17)

Como vemos el artículo 210 de esta Convención viene a ser la base del Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y Otras Materias (DUMPING/72, y el reglamento del mismo nombre, cuya aplicación de dichos instrumentos le corresponde al Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina, que día con día sanciona embarcaciones que contaminan nuestros mares, y al mismo tiempo que la Armada de México realiza acciones para proteger el ambiente marino.

Por otro lado, con motivo de dar cumplimiento a estas disposiciones, para combatir y controlar la contaminación del mar por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, la Armada de México realiza operaciones de recolección y limpieza de las áreas afectadas, recuperando en ocasiones un total de 248 toneladas de hidrocarburos.

Es importante señalar que la contaminación causada por los bu-

(17) Op. Cit. p. 63.

ques, deberá ser atacada a petición de los Estados por contacto de las organizaciones internacionales competentes, estableciendo para ello reglas y estándares de carácter internacional para prevenir o abatir, el riesgo de accidentes que puedan provocar contaminación, deben ser re-evaluadas periódicamente las medidas establecidas, toda vez que las actividades marítimas se encuentran en constante desarrollo.

La contaminación causada por buques es regulada actualmente -- por el derecho internacional a través de diversos convenios suscritos por muchos Estados por ejemplo el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques y su Protocolo (MARPOL 73/78), mismo que hasta la fecha no ha sido ratificado por nuestro gobierno y que actualmente se está haciendo un estudio por las diferentes dependencias del Ejecutivo Federal involucradas para ver la capacidad con la que se cuenta para cumplir debidamente con las disposiciones de dicho instrumento jurídico.

Toda vez que el tema central del trabajo que estamos presentando se enfoca hacia la protección del medio marino de la contaminación por vertimiento de desechos y otras materias así como las descargas provenientes de buques y conecidos del avance y desarrollo progresivo de la ciencia, tecnología y del derecho en conjunto, se prevee la necesidad de promover actividades tales como la concientización del problema de la contaminación que atañe a nuestros aguas de jurisdicción nacional como internacional, y el obligar a los buques y otras --

fuentes contaminantes a que cuenten con los equipos más sofisticados - así como de la documentación que requieran algunos convenios y tratados internacionales con el objeto de preservar y proteger el medio marino de la contaminación.

Asimismo cabe señalar que los Estados ribereños en ejercicio de la soberanía de su zona económica exclusiva podrán tomar las medidas - que sean necesarias para el debido cumplimiento de sus leyes y reglamentos, incluyendo en esas medidas, las visitas, las inspecciones, el apresamiento e inclusive la iniciación de procedimientos de carácter judicial, penas privativas de libertad o alguna otra forma de castigo corporal, salvo pacto en contrario. En los casos de apresamiento, el Estado ribereño ratificará al Estado al que pertenezca la embarcación infractora, respecto de las medidas y sanciones impuestas por medio de los conductos apropiados.

Para concluir este punto o sección, considero que la Tercera -- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es un documento de consulta útil para normar nuestras actividades y la de -- otros países para participar coordinadamente en el enorme esfuerzo de conocer nuestros mares para aprovecharlos mejor en beneficio del desarrollo integral, en el caso específico de nuestro Gobierno de México.

SECCION 6. EJECUCION.

"ARTICULO 213

Ejecución respecto de la contaminación procedente de fueg
 os terrestres.

Los Estados velarán por la ejecución de las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el artículo 207 y dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para poner en práctica las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática para proteger y preservar el medio marino contra la contaminación procedente de fuentes terrestres." (18)

-ARTICULO 214

Ejecución respecto de la contaminación resultante de activ
 vidades relativas a los fondos marinos.

Los Estados velarán por la ejecución de las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el artículo 208 y dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para poner en práctica las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática para proteger y preservar el medio marino contra la contaminación resultante directa o indirectamente de actividades relativas a los fondos marinos sujetas a jurisdicción y la procedente de islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su - - -

jurisdicción, con arreglo a los artículos 68 y 88.

ARTICULO 215

Ejecución respecto de la contaminación resultantes de actividades en la Zona.

La ejecución de las normas, reglamentos y procedimientos internacionales establecidas con arreglo a la Parte XI para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de actividades en la Zona regirá por lo dispuesto en esta Parte.

ARTICULO 216

Ejecución respecto de la contaminación por vertimiento.

1. Las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención y las reglas y estándares internacionales aplicables establecidas por conducto de las organizaciones internacionales competentes o en una conferencia diplomática para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causado por vertimientos serán ejecutados:

- a) Por el Estado ribereño en cuanto se refiere a los vertimientos dentro de su mar territorial o de su zona económica exclusiva o sobre su plataforma continental;
- b) Por el Estado del pabellón en cuanto se refiere a los ba-

que y aeronaves que exhiben su pabellón o están matriculados en su territorio; y

- c) Por cualquier Estado en cuanto se refiera a actos de carga de desechos u otras materias que tengan dentro de su territorio o en sus terminales costa afuera,

2. Ningún Estado estará obligado en virtud de este artículo a iniciar procedimientos cuando otro Estado los haya iniciado ya de conformidad con este artículo." (79)

" ARTÍCULO 217

Ejecución por el Estado del Pabellón.

1. Los Estados velarán porque los buques que exhiben su pabellón o estén inscritos en su registro cumplan las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática, así como las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con esta Convención, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques; asimismo, dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para su aplicación. El Estado de pabellón velará por la ejecución efectiva de tales reglas, estándares, --

(79) Op. Cit. p. 64.

leyes y reglamentos donde quiera que se cometa la infracción.

2. Los Estados tomarán, en particular las medidas apropiadas para asegurar que se impida a los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio zarpar hasta que cumplan los requisitos de las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1, incluidos los relativos al diseño, construcción, equipo y dotación de buques.

3. Los Estados velarán de que los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio lleven a bordo los certificados requeridos por las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1 y expedidos de conformidad con ellos. Los Estados velarán porque se inspeccionen periódicamente los buques y enarbolen su pabellón para verificar la conformidad de tales certificados con su condición real. Estos certificados serán aceptados por otros Estados como prueba de la condición del buque y se considerará que tienen la misma validez que los expedidos por ellos, salvo que existan motivos fundados para creer que la condición del buque no corresponde en lo esencial a los datos que figuran en los certificados.

4. Si un buque comete una infracción de las reglas y estándares establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, el Estado del pabellón, sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 218, 220 y

226, ordenará una investigación inmediata, y cuando corresponda, iniciará procedimientos respecto de la presente infracción independientemente del lugar donde se haya cometido ésta o se haya producido o detectado la contaminación causada por dicha infracción.

5. El Estado del pabellón que realice la investigación sobre una infracción podrá solicitar la ayuda de cualquier otro Estado cuya cooperación pueda ser útil para aclarar las circunstancias del caso. Los Estados procurarán atender las solicitudes apropiadas del Estado del pabellón.

6. A solicitud escrita de cualquier Estado, el Estado del pabellón investigará toda infracción presentemente cometida por sus buques. El Estado del pabellón iniciará sin demora un procedimiento con arreglo a su derecho interno respecto de la presente infracción cuando estime que existen pruebas suficientes para ello.

7. El Estado del pabellón informará sin dilación al Estado solicitante y a la organización internacional competente sobre las medidas tomadas y los resultados obtenidos. Tal información se podrá a disposición de todos los Estados.

8. Las sanciones previstas en las leyes y reglamentos de los Estados para los buques que enarbolan su pabellón serán lo suficientemente severas como para desalentar la comisión de infracciones cual-

quiera que sea el lugar.

ARTÍCULO 218

Ejecución por el Estado del Puerto.

1. Cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una terminal costa afuera de un Estado, ese Estado podrá realizar investigaciones y, si las pruebas lo justifican, iniciar procedimientos respecto de cualquier descarga procedente de ese buque, realizada fuera de las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de dicho Estado, en violación de las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

2. El Estado del puerto no iniciará procedimientos con arreglo al párrafo 1 respecto de una infracción por descarga en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de otro Estado, a menos que le solicite este Estado, el Estado del pabellón o cualquier Estado perjudicado o amenazado por la descarga, o a menos que la violación haya cesado o sea probable que cause contaminación en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado del puerto.

3. Cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una terminal costa afuera de un Estado, este Estado atenderá, en la

medida en que sea factible, las solicitudes de cualquier Estado relativas a la investigación de una infracción por descarga que constituya violación de las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1, que se crea que se ha cometido en las aguas interiores, mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado solicitante o que haya causado o amenace causar daños a dichos espacios. Igualmente atenderá, en la medida en que sea practicable, las solicitudes del Estado del pabellón respecto de la investigación de dicha infracción. -- Independientemente del lugar en que se haya cometido.

4. El Expediente de la Investigación realizada por el Estado - del puerto con arreglo a este artículo se remitirá al Estado del pabellón o al Estado ribereño a petición de cualquiera de ellos. Cual- -- quier procedimiento iniciado por el Estado del puerto sobre la base de dicha investigación podrá ser suspendido, con sujeción a lo dispuesto en la sección 7, a petición del Estado ribereño en cuyas aguas interio- res, mar territorial o zona económica exclusiva se haya cometido la -- infracción. En tal situación, los pruebas y el expediente del caso, - así como cualquier fianza u otra garantía financiera constituida ante- las autoridades del Estado del puerto, serán remitidos al Estado. Esta remisión excluirá la posibilidad de que el procedimiento continúe en - el Estado del puerto.

ARTICULO 219

Medidas relativas a la navegabilidad de los buques para
evitar la contaminación

Con sujeción a lo dispuesto en la sección 7, los Estados que a solicitud de terceros o por iniciativa propia, hayan comprobado que un buque que se encuentra en uno de sus puertos o terminales costa afuera viola las reglas y estándares internacionales aplicables en materia de navegabilidad de los buques y a consecuencia de ello amenaza causar -- daños al medio marino, tomarán, en la medida en que sea factible, medidas administrativas para impedir que zarpe el buque. Dichos Estados -- sólo permitirán que el buque prosiga hasta el astillero de reparaciones apropiado más próximo y, una vez que se hayan eliminado las causas de la infracción, permitirán que el buque prosiga inmediatamente su -- viaje." (20)

* ARTICULO 220

Ejecución por los Estados ribereños

1. Cuando un buque se encuentra voluntariamente en un puerto o en una terminal costa afuera de un Estado, ese Estado podrá, con sujeción a las disposiciones de la sección 7, iniciar un procedimiento -- respecto de cualquier infracción de las leyes y reglamentos que haya -- dictado de conformidad con esta Convención o las reglas y estándares -- internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, cuando la infracción se haya cometido -- en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de dicho Estado.

(20) Op. Cit. p. 65.

2. Cuando haya motivos fundados para creer que un buque que navega en el mar territorial de un Estado ha violado; durante su paso por dicho mar, las leyes y reglamentos dictados por ese Estado ha violado, durante su paso por dicho mar, las leyes y reglamentos dictados por ese Estado de conformidad con esta Convención o las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, ese Estado, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones pertinentes de la Sección 3 de la Parte II, podrá realizar la inspección del buque en relación con la infracción y, cuando las pruebas lo justifiquen, podrá iniciar un procedimiento, incluida la retención del buque, de conformidad con su derecho internacional y con sujeción a las disposiciones de la sección 7.

3. Cuando haya motivos fundados para creer que un buque navega en la zona económica exclusiva o el mar territorial ha cometido, en la zona económica exclusiva, una infracción de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques o de las leyes y reglamentos dictados por ese Estado que sean conformes y den efecto a dichas reglas y estándares, ese Estado podrá exigir al buque información sobre su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si se ha cometido una infracción.

4. Los Estados dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas para que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las solicitudes de información con arreglo al párrafo 3.

5. Cuando haya motivos fundados para creer que un buque que navega en la zona económica exclusiva o en el mar territorial de un Estado ha cometido en la zona económica exclusiva una infracción de las mencionadas en el párrafo 3, que haya tenido como resultado una descarga importante que cause o amenace causar una contaminación considerable del medio marino, ese Estado podrá realizar una inspección física del buque referente a cuestiones relacionadas con la infracción en caso de que el buque referente a cuestiones relacionadas con la información por él facilitadas en manifiesta contradicción con la situación fáctica evidente y las circunstancias del caso justifiquen esa inspección.

6. Cuando exista una prueba objetiva y clara de que un buque que navega en la zona económica exclusiva o en el mar territorial de un Estado ha cometido, en la zona económica exclusiva una infracción de las mencionadas en el párrafo 3 que haya tenido como resultado una descarga que cause o amenace causar graves daños a las costas o los intereses conexos del Estado ribereño o a cualesquier recurso de su mar territorial o de su zona económica exclusiva, ese Estado podrá con sujeción a la sección 7, y si las pruebas lo justifican iniciar un procedimiento, incluir la retención del buque, de conformidad con su derecho interno.

7. No obstante lo dispuesto en el párrafo 6, cuando se haya -- iniciado un procedimiento apropiado por conducto de la organización in ternacional competente o de otra forma convenida, y mediante ese pro-- cedimiento se haya asegurado el cumplimiento de los requisitos en es-- teria de fianza u otras garantías financieras apropiadas, el Estado -- ribereño autorizará al buque a proseguir su viaje, en caso de que di-- cho procedimiento sea vinculante para el Estado.

8. Las disposiciones de los párrafos 3, 4, 5, 6 y 7 se aplica-- rán igualmente respecto a las leyes y reglamentos nacionales dictados-- con arreglo al párrafo 6 del artículo 211.

ARTÍCULO 221

Medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos

1. Ninguna de las disposiciones de esta Parte menoscabará el - derecho de los Estados con arreglo al derecho internacional, tanto cog - suetudinario como convencional, a tomar y hacer cumplir más allá del - mar territorial medidas que guarden proporción con el daño real o po-- tencial a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la - pesca, de la contaminación o la amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo o de actos relacionados con ese accidente de los que debe preverse razonablemente que tendrán graves consecuencias per-- judiciales.

2. Para los efectos de este artículo, por "accidente marítimo" se entiende un abordaje, una varada u otro incidente de navegación o acontecimiento a bordo de un buque o en su exterior resultante en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un buque o su cargamento.

ARTÍCULO 212

Ejecución respecto de la contaminación desde la atmósfera o a través de ella

Los Estados harán cumplir en el espacio aéreo sometido a su soberanía o en relación con los buques o aeronaves que enarbolen su pabellón o están inscritas en su registro, las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el párrafo 1 del artículo 212 y con otras disposiciones de esta Convención; asimismo dictarán leyes y reglamentos y tomará otras medidas para dar efecto a las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones competentes o de una conferencia diplomática, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella, de conformidad con todas las reglas y estándares internacionales pertinentes relativos a la seguridad de la navegación aérea." (21)

(21) Op. Cit. p.p. 65, 66 y 67.

Dentro de este contexto y con el objeto de reglamentar y dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en la Convención de referencia a nivel nacional se cuenta con un Plan Nacional de Contingencia para combatir y controlar derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el mar, este plan es de carácter permanente y de interés social, mismo que fue publicado el 15 de abril de 1981 en el Diario Oficial de la Federación.

El plan es aplicable en las áreas donde la nación ejerce su soberanía, correspondiéndole a la Secretaría de Marina la coordinación y ejecución del plan, asimismo es responsable de las acciones que se tomen al respecto para combatir cualquier tipo de contaminación ya sea por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas que se presentan en las costas, mar territorial y zona económica exclusiva. Es de mencionarse que dicho plan es integrado por un Consejo Técnico presidido por el Jefe de Operaciones Navales de la Secretaría de Marina, y representantes de las Secretarías de Salud, de Comunicaciones y Transportes, de Agricultura y Recursos Hidráulicos, de Educación Pública, de la Defensa Nacional, de Desarrollo Urbano y Ecología, de Comercio y Fomento Industrial, de Pesca y Petróleos Mexicanos, asimismo la Secretaría de Marina, es la responsable de establecer los mecanismos de coordinación con las dependencias federales, estatales, municipales privadas y con la población en general con el propósito de hacerlo más efectivo.

Se recurrirá al Plan Nacional de Contingencia cuando en las aguas marinas de jurisdicción nacional, se suscite un derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, como resultado de un accidente entre embarcaciones, descontrol de plataforma y explotación petrolera, fracturas de oleoductos submarinos, descargas provenientes de terminales marítimas o de otros incidentes que contaminen o provoquen derrames que causen un desequilibrio ecológico.

A través de las operaciones de confinamiento, recolección y encasos muy especiales el uso de dispersantes químicos éstos bajo previa autorización de la Secretaría de Marina, se podrán utilizar para controlar los sucesos contaminantes logrando con esto la restauración ecológica.

Por lo anterior, se deduce que este instrumento responde a la creciente explotación de los fondos marinos y sus recursos naturales entre los que se cuenta el petróleo, además del incremento que ha tenido hoy en día el tráfico de buques petroleros, petroquímicos y de carga en general, que constantemente transportan sustancias nocivas en el medio marino y que constituyen un eminente riesgo de contaminación. Debido a la importancia y vulnerabilidad de este medio, sobre todo en lo que se refiere a pesquerías fauna, flora, instalaciones e intereses económicos, lo que ha hecho imperativo la toma de medidas conducentes preveer una reacción oportuna y adecuada en casos de contingencia, a fin de reducir al máximo la extensión de los daños de contaminación.

SECCIÓN 7. GARANTÍAS

* ARTICULO 223

Medidas para facilitar los procedimientos

En los procedimientos iniciados con arreglo a esta Parte, los Estados tomarán medidas para facilitar la audiencia de testigos y la admisión de pruebas presentadas por autoridades de otros Estados por la organización internacional competente y faltarán la asistencia a esos procedimientos de representantes oficiales de la organización internacional competente, del Estado del pabellón o de cualquier Estado afectado por la contaminación producida por una infracción. Los representantes oficiales que asistan a esos procedimientos tendrán los derechos y deberes previstos en las leyes y reglamentos nacionales o el derecho internacional.

ARTICULO 224

Ejercicio de las facultades de ejecución

Las facultades de ejecución contra buques extranjeros previstas en esta parte sólo podrán ser ejercidas por funcionarios o por buques de guerra, aeronaves militares u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificados como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin.

ARTICULO 225

Debe de evitar consecuencias adversas en el ejercicio
de las facultades de ejecución

En el ejercicio de las facultades de ejecución contra buques es-
tranjeros previstas en esta Convención, los Estados no pondrán en peli-
gro la seguridad de la navegación, no ocasionarán riesgo alguno a los
buques, no los conducirán a un puerto feedadero inseguro, ni expon-
drán el medio marino a un riesgo injustificado." (22)

"ARTÍCULO 226

Investigación de buques extranjeros

1.-

- a) Los Estados no retendrá un buque extranjero más tiem-
po del que sea imprescindible para las investigacio-
nes previstas en los artículos 216, 218 y 220. La --
inspección física de un buque extranjero se limitará--
a un examen de los certificados, registros y otros --
documentos que el buque esté obligado a llevar con --
arreglo las reglas y estándares internacionales gene-
ralmente aceptados o de cualquier documento similar -
que lleve consigo; solamente podrán iniciarse una - -
inspección física más detallada del buque después de-
dicho examen y sólo en el caso de que:

(22) Op. Cit. p. 67.

- i) Existen motivos fundados para creer que la condición del buque o de su equipo no corresponde substancialmente a los datos que figuran en esos documentos.
 - ii) El contenido de tales documentos no bastó para confirmar o verificar una presunta infracción; o
 - iii) El buque no lleva certificados ni registros válidos.
- b) Si la investigación revela que se ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos aplicables o de las reglas y estándares internacionales para la protección y preservación del medio marino, el buque será liberado sin dilación una vez cumplidas ciertas formalidades razonables, tales como la constitución de una fianza u otra garantía financiera apropiada; y
- c) Sin perjuicio de las reglas y estándares internacionales aplicables relativos a la navegabilidad de los buques, se podrá denegar la liberación de un buque o su peditaria si requisito de que se dirija al astillero de reparaciones apropiado más próximo, cuando entrañe un riesgo excesivo de daños al medio marino. En caso de que la liberación haya sido denegada o se haya su-peditado a determinados requisitos, se informará sin dilación al Estado del pabellón, el cual podrá procurar la liberación del buque de conformidad en la Parte XV.

2. Los Estados cooperarán para establecer procedimientos que eviten inspecciones físicas innecesarias de buques en el mar.

ARTÍCULO 227

No discriminación de buques extranjeros

Al ejercer sus derechos y al cumplir sus deberes con arreglo a esta Parte, los Estados no discriminarán, de hecho ni de derecho, contra los buques de ningún otro Estado.

ARTÍCULO 228

Suspensión de procedimientos y limitaciones a su iniciación

1. Los procedimientos en virtud de los cuales se pueden imponer sanciones respecto de cualquier infracción de las leyes y reglamentos aplicables o de las reglas y estándares internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, cometida por un buque extranjero fuera del mar territorial del Estado que inicia dichos procedimientos, serán suspendidos si el Estado del pabellón inicia un procedimiento en virtud del cual se pueden imponer sanciones con base en los cargos correspondientes, dentro de los seis meses siguientes a la iniciación del primer procedimiento, a menos que éste se refiera a un caso de daños graves al Estado ribereño, o que el Estado del pabellón de que se trate haya faltado reiteradamente a su obligación de hacer cumplir eficazmente las reglas y estándares inter-

racionales aplicables respecto a las infracciones cometidas por sus buques. El Estado del pabellón pondrá oportunamente a disposición -- del Estado que haya iniciado el primer procedimiento un expediente -- completa del caso y las actas de los procedimientos, los casos en que el Estado del pabellón haya pedido la suspensión del procedimiento de conformidad con este artículo. Cuando se haya puesto fin al procedimiento iniciado por el Estado del pabellón, el procedimiento suspendido quedará concluido. Previo pago de las costas procesales, el Estado ribereño levantará cualquier fianza o garantía financiera constituida en relación con el procedimiento suspendido.

2. No se iniciará procedimiento alguno en virtud del cual se pueda imponer sanciones contra buques extranjeros cuando hayan transcurrido tres años a partir de la fecha de la infracción, y ningún -- Estado iniciará una acción cuando otro Estado haya iniciado un procedimiento con sujeción a las disposiciones del párrafo 1.

3. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho del Estado de pabellón a tomar cualquier medida, incluida la iniciación de procedimientos en virtud de los cuales se puedan imponer sanciones, de conformidad con sus leyes, independientemente de que otro Estado haya iniciado anteriormente un procedimiento.

ARTÍCULO 229

Iniciación de procedimientos civiles

Ninguna de las disposiciones de esta Convención afectará a la iniciación de un procedimiento civil respecto de cualquier acción por daños y perjuicios resultantes de la contaminación del medio marino.

ARTÍCULO 230

Sanciones pecuniarias y respecto de los derechos reconocidos de los acusados

1. Las infracciones de las leyes y reglamentos nacionales o de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, cometidas por buques extranjeros fuera del mar territorial, sólo darán lugar a la imposición de sanciones pecuniarias.

2. Las infracciones de las leyes reglamentos nacionales o de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, producir y controlar la contaminación del medio marino, cometidas por buques extranjeros en el mar territorial, sólo darán lugar la imposición de sanciones pecuniarias, salvo en el caso de un acto internacional y grave de contaminación en el mar territorial.

3. En el curso de los procedimientos por infracciones cometidas por buques extranjeros, que puedan dar lugar a la imposición de sanciones, se respetarán los derechos reconocidos de los acusados.

ARTÍCULO 231

Notificación al Estado del pabellón y Otros Estados
Interesados

Los estados notificarán sin dilación al Estado del pabellón y a cualquier otro Estado interesado en las medidas que hayan tomado -- contra buques extranjeros de conformidad con la sección 6 y enviarán al Estado del pabellón todos los informes oficiales relativos a esas medidas. Sin embargo, con respecto a las infracciones cometidas en el mar territorial, las obligaciones antedichas del Estado ribereño se referirán únicamente a las medidas que se tomen en el curso de un procedimiento. Los agentes diplomáticos funcionarios consulares y la autoridad marítima del Estado del pabellón, serán inmediatamente informados de las medidas que se tomen." (23)

*ARTICULO 232

Responsabilidad de los Estados derivada de las
medidas de ejecución

Los Estados serán responsables de los daños y perjuicios que les sean imputables y dimanen de las medidas tomadas de conformidad con la sección 6, cuando esas medidas sean ilegales o excedan de lo razonablemente necesario a la luz de la información disponible. Los Estados establecerán medios para recurrir ante sus tribunales en ac--

{ 23 } Op. Cit. p.p. 67 y 68.

ciones relativas a tales daños y perjuicios.

ARTÍCULO 233

Garantías respecto de los estrechos utilizados para la navegación internacional

Ninguna de las disposiciones de las secciones 5, 6, y 7 afectará el régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional. Sin embargo, si un buque extranjero distinto de los mencionados en la sección 10 comete una infracción de las leyes y reglamentos mencionados en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 42 que cause o amenace causar daños graves al medio marino de un estrecho, los Estados ribereños del estrecho podrán tomar las medidas apropiadas de ejecución y, en tal caso, respetarán, mutatis mutandis, las disposiciones de esta sección." (24)

"SECCION 8. ZONAS CUBIERTAS DE HIELO

ARTÍCULO 234

Zonas cubiertas de hielo

Los Estados ribereños tienen derecho a dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos no discriminatorios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en las --

zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva, donde la especial severidad de las condiciones climáticas y la presencia de hielo sobre esas zonas durante la mayor parte del año crean obstrucciones o peligros excepcionales para la navegación, y la contaminación del medio marino, puede causar daños de importancia al equilibrio ecológico o alterarlo en forma irreversible. Esas leyes y reglamentos respetarán debidamente la navegación y la protección y preservación del medio marino sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles." (25)

Con relación a este precepto es necesario aclarar que México no cuenta con zonas de mar cubiertas de hielo dentro de los límites de su zona económica exclusiva, sin embargo se muestra la preocupación que tiene la Organización de las Naciones Unidas, a través de este instrumento jurídico para que aquellos Estados que cuentan con esas zonas puedan estar en posibilidad de dictar disposiciones jurídicas así como elaborar programas para prevenir y controlar la contaminación en el mar, haciendo que efectivamente se cumplan con dichas disposiciones y acciones que es beneficio del Estado como de su población para que de estar en la posibilidad de contar con costas y mares limpios, asimismo al cumplir con tales normas se logra mantener un equilibrio ecológico y además cumplir con las obligaciones contraídas por el Estado ante esta Conferencia.

[25] Op. Cit. p. 68.

SECCION 9. RESPONSABILIDAD

ARTICULO 235

Responsabilidad

1. Los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional.

2. Los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción.

3. A fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias-conexas, así como cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización." (25)

Este artículo se refiere exclusivamente al derecho que tienen el Estado para poder dictar leyes o reglamentos o bien procedimientos jurídicos que ofrezcan la inmediata y adecuada indemnización o la regeneración de los daños causados por la contaminación del medio marino al Estado afectado, ya sea por una persona física o moral, además señala que deberá existir entre los Estados la asistencia o cooperación mutua en cuanto a la aplicación del derecho internacional, en lo que respecta a las responsabilidades y obligaciones que se relacionen con los daños y la indemnización llegando a la solución de las controversias que se susciten dejando en libertad a los Estados en elaborar sus propios procedimientos para el pago de la adecuada indemnización, toda vez que ésta puede ser a través de los seguros obligatorios o fondos de indemnización cabe señalar sobre este punto que a nivel internacional existe el convenio y Fondo Internacional para la indemnización de daños ocasionados por hidrocarburos del cual México no es parte, actualmente se está elaborando un estudio exhaustivo para ver la posibilidad de formar parte de dicho convenio y fondo. Desde un punto de vista muy personal considero que deberíamos de formar parte de ese fondo en virtud de que en nuestras aguas de jurisdicción nacional día a día están expuestas a la contaminación por buques u otras actividades. Sin embargo han sucedido incidentes por derrames de hidrocarburos en los que el Gobierno de México tiene que solventar los erogaciones que se hacen como la compra del equipo adecuado, la contratación de personal especializado para manejar dichos equipos, o bien el mantenimiento de éstos resulta muy costoso, etc., ante la ne-

cesidad de controlar y abatir el incidente, no recibiendo una indemnización por la Compañía Naviera o por el Estado responsable.

IV SECCIÓN 19. IMPUNIDAD SOBERANA

ARTÍCULO 236

Impunidad soberana

Las disposiciones de esta Convención relativas a la protección y preservación del medio marino no se aplicarán a los buques de guerra, naves auxiliares, otros o aeronaves pertenecientes o utilizados por un Estado y utilizados de momento únicamente para un servicio público no comercial. Sin embargo, cada Estado garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad de operación de tales buques o aeronaves que le pertenezcan o que utilice, que tales buques o aeronaves procedan, en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con las disposiciones de esta Convención." [27]

En esta sección de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hace una excepción en cuanto a las disposiciones de protección y preservación del medio marino, al señalar que no se aplican a los buques de guerra, naves auxiliares u otras aeronaves que pertenezcan o sean utilizadas por el Estado, sin embargo no exime-

[27] Op. Cit. p. 69.

al Estado de la obligación de dictar adoptar medidas que tiendan a proteger el ecosistema marino, pero si bien es cierto hasta el momento se desconocen dichas medidas específicas. Desde un punto de vista particular considero que sí deberían de ser aplicadas tales disposiciones a los buques de guerra, etc., con ciertas modalidades, toda vez que éstos también están expuestos a sufrir accidentes marítimos que pongan en peligro o afecten el ecosistema marino.

SECCION 11. OBLIGACIONES CONTRAIDAS EN VIRTUD DE OTRAS

CONVENIONES SOBRE PROTECCIÓN Y PRESERVACIÓN DEL

MEDIO MARINO

* ARTICULO 237

Obligaciones contraídas en virtud de otras convenciones sobre protección y preservación del medio marino

1. Las disposiciones de esta Parte no afectarán a las obligaciones específicas contraídas por los Estados en virtud de convenciones y acuerdos especiales celebrados anteriormente sobre la protección y preservación del medio marino, no a los acuerdos que puedan celebrarse para promover los principios generales de esta Convención.

2. Las obligaciones específicas contraídas por los Estados en virtud de convenciones especiales con respecto a la protección y preservación del medio marino deben cumplirse de manera compatible con los principios generales y objetivos de esta Convención.

Las disposiciones relativas a la protección del medio marino - que emanan de esta conferencia no perjudican las obligaciones contraídas por los Estados con otras convenciones o acuerdos especiales que hayan sido celebrados con anterioridad a la presente convención, asimismo señala que si existen obligaciones específicas que un Estado -- haya contraído a través de una convención especial con respecto a la protección y preservación del medio marino deberán cumplirse de modo que sean compatibles con la Convención de la Organización de las Naciones Unidas, es decir que esta Conferencia no opone excepción alguna para que otras organizaciones o instrumentos jurídicos dicten medidas relativas a la protección y conservación del medio marino siempre y cuando no contravengan los principios de esta III CONFERENCIA. "

[28]

3.- CONVENIOS INTERNACIONALES EN LOS QUE MEXICO ES PARTE CONTRATANTE O SIGNATARIO.

Cuando se habla de esta tema tan de actualidad, se pone gran énfasis a la contaminación que eventualmente las personas físicas o morales, o bien sean públicas o privadas, realizan en forma incidental o deliberadamente.

Hay que recordar que ninguna cantidad de contaminación debe considerarse insignificante, pues un alto índice de ésta se logra con la participación de aportaciones despreciables que se realizan en forma reiterada. Sin embargo, es conveniente colocarlas en una escala de

valores para no minimizar aquellas que por no mencionarse (deliberadamente o no) dejan de tener importancia.

Si observamos, el mar es el gran colector de todas las sustancias contaminantes químicas o no, biodegradables o permanentes, que se generan en la tierra, bien sean en forma sólida, líquida o gaseosa no importando que tan lejos del mar se utilicen.

Los desechos industriales de la más diversa índole están causando daño irreversible como lo demuestran los estudios de biología marina donde ciertos organismos han ido desapareciendo, logrando un desequilibrio de las cadenas alimenticias y por lo tanto se han extinguido las especies.

No obstante, en las Organizaciones Internacionales como la Organización Marítima Internacional y la Organización de las Naciones Unidas, han establecido una serie de convenios de los cuales México es parte contratante y en otros signatario. Estos convenios tienen principal aplicación a los vertimientos y en especial a los barcos que transportan hidrocarburos (petróleo crudo o sus derivados), siendo éstos una de las fuentes más contaminantes.

Como ya se ha mencionado, los barcos que transportan hidrocarburos, al viaje de regreso lo hacen de lastre, es decir en este caso, con agua en sus tanques que les permite tener un calado con el que la navegación se hace más segura, usualmente el agua se lleva en los

mismos tanques de carga, produciendo una emulsión con el producto, -- misma que debe de descargarse a instalaciones en tierra que se encargan de separar el agua del producto mediante procedimientos físicos, -- que el número de partículas por millón de petróleo, sea insignificante y ésta pueda regresarse al mar sin provocar ningún perjuicio.

No cabe la menor duda que el problema de la contaminación del medio marino, se ha visto agudizado, ya que también el transporte marítimo ha crecido durante las últimas décadas, motivo por el cual la comunidad internacional ha elaborado diferentes convenios a fin de -- evitar al máximo se degrade la calidad del medio ambiente marino y -- con ello las especies marinas que habitan en él.

Estos convenios, han sido suscritos en el seno de la Organización de las Naciones Unidas, a través de la Organización Marítima Internacional (OMI); organismo que como ya lo hemos señalado con anterioridad, fué creado para estos fines.

A continuación daré una breve explicación de los convenios en que México es parte contratante o signatario, en materia de contaminación marina, y que son los siguientes:

a.- Organización Marítima Internacional (OMI).

Convenio constitutivo que fue creado al período de sesiones -- que se llevó a cabo del 19 de febrero al 6 de marzo de 1988 en Gine--

bra, Suiza, con el fin de consolidar las diversas formas de cooperación internacional que se han desarrollado en la comunidad marítima mundial. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de Marzo de 1954. Por lo que podemos decir que México forma parte del citado convenio, y es satisfactorio para nuestro país, el interés que ha demostrado a través de sus legislaciones internas por resolver el problema de la contaminación marina, con el objeto de cooperar en el ámbito internacional, en todos aquellos aspectos relativos a la prevención y control de la contaminación del medio marino.

b.- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Montego Bay, (10 de diciembre de 1982).

Como ya se mencionó en Capítulos anteriores, desde 1958, México participó activamente en las deliberaciones auspiciadas por la Organización de las Naciones Unidas sobre cuestiones jurídicas relativas al mar, las cuales culminaron en 1982, con la adopción de la mayoría de los países que participaron en la Convención. Nuestro Gobierno depositó el correspondiente instrumento de ratificación en Marzo de 1983, lo que dió pauta para legislar en materia de contaminación marina.

c.- Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias. (Dumping 1972).

Este Convenio fue suscrito en Londres, Gran Bretaña, el 29 de Diciembre de 1972. Presentando México el 7 de Abril de 1975 su ratificación, misma que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 10 de Junio de 1975, por lo que entró en vigor para nuestro país el 30 de Agosto de ese mismo año.

El objetivo del convenio, es reducir el vertimiento deliberado de desechos y otras materias que puedan constituir un peligro para la salud humana, dañando los recursos biológicos y la vida marina, -- asimismo señala las sustancias que se encuentran inscritas en su -- ámbito de aplicación y que de acuerdo a su peligrosidad no deben ser vertidas al mar, o bien requieren de un permiso para tal efecto.

Dentro de este contexto el convenio también señala lo relativo a las operaciones de incineración de sustancias así como de otros -- desechos en el mar.

Cabe señalar que la autoridad competente para aplicación de -- las disposiciones de este convenio es la Secretaría de Marina, asímis -- mo como se mencionó con anterioridad el gobierno de México expidió en 1978, el Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del -- Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, cuya aplicación tambi -- én corresponde a la Secretaría de Marina.

La Secretaría de Marina a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores, informa a la Organización Marítima Internacional los

permisos de vertimientos autorizados que se lleven a cabo anualmente.

En 1978, el Convenio anterior sufrió algunas enmiendas relativas a ciertas investigaciones, respecto de las sustancias que contaminan el mar y perjudican su ecosistema, agregando al mismo diversas sustancias peligrosas y la cantidad que podrá vertirse en el mar de otras masas peligrosas; ésto trajo como consecuencia, que la comunidad internacional, tenga preocupaciones cada vez más importantes respecto de la preservación del medio marino.

d.- CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION DEL MAR POR BUQUES (MARPOL 73/78).

Un Convenio muy importante es el MARPOL 73/78, relativo a la prevención de la contaminación por buques, mismo que fue promulgado por la Organización Marítima Internacional (OMI), con sede en Londres, Gran Bretaña, y que fue adoptado en la Conferencia Internacional de Londres del 2 de Noviembre de 1973, entrando en vigor junto con su protocolo el 2 de Octubre de 1983, como instrumento único.

Es notoria la preocupación de la comunidad internacional de proteger el medio marino, mediante la eliminación total de la contaminación internacional por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, reduciendo a un nivel mínimo las descargas accidentales de dichas sustancias.

La importancia real de este convenio, radica en que se trata de la conclusión de numerosos esfuerzos realizados durante décadas, y se trata del convenio más importante en esta materia.

Para Petróleos Mexicanos, resulta la debida observancia y cumplimiento de este convenio, debido a la naturaleza de sus actividades de exportación, ya que la mayoría se realice por vía marítima, teniendo por lo tanto la flota más grande y de mayor calado en el país.

Asado a esto, se tiene el hecho de que los hidrocarburos en sí representan un fuerte agente contaminante; en esencia el espíritu de las disposiciones del convenio, implican que al llegar los buques-tanques petroleros de cualquier nacionalidad a los puertos de los países signatarios del mismo, se les exija cumplir con las disposiciones relativas al equipo que deben tener instalado para controlar las descargas de hidrocarburos y aguas de lastre; en caso contrario, las embarcaciones podrán ser objeto de diversas sanciones, con responsabilidad internacional.

Con ello, los países se ven obligados a realizar de acuerdo a sus posibilidades, las obras necesarias y suficientes para realizar todo tipo de operaciones relativas a la descarga y limpieza de los buques-tanques nacionales y extranjeros, todo ello a efecto de mantener los ecosistemas internacionales.

Los buques por su forma de operar, que los llevan arribar a --

puertos de distintos países, deben ser objeto de especial atención, ya que si cada país tratase de imponer unilateralmente sus normas, las empresas navieras naufragarían y se enfrentarían a serios problemas de índole económico legal.

La solución de este problema ha sido encarado por un Organismo de las Naciones Unidas: este es, la Organización Marítima Internacional, cuyos objetivos primordiales son la seguridad de la navegación y la protección del ambiente marino. (en cuanto se refiere a los buques), en base a ello se implantan normas aptas y eficaces que son aceptadas y aplicadas por los países miembros.

La evolución del transporte por buques, como así mismo del puerto de éstos y de las técnicas a ambos relacionadas, hizo necesario estudiar a nivel internacional, cual sería la forma más efectiva de atacar el problema "Contaminación proveniente de buques".

Ello puso de manifiesto que las normas prohibitivas no eran suficientes por diferentes motivos, entre ellas podemos citar:

- a.- Es necesario un despliegue de una gran infraestructura -- para poder llevar a cabo una vigilancia efectiva.
- b.- En estos recorridos de vigilancia generalmente se sancionan los hechos ya consumados.
- c.- Como resultado de lo anterior se requiere también de una gran infraestructura de equipos y materiales especializa-

dos para efectuar la limpieza de hidrocarburos en el mar. --
Lo que en ocasiones también dificulta de acuerdo a las pro-
cedimientos especiales en cada lugar, el establecer la capacidad-
de respuesta para enfrentar o combatir la contaminación --
por derrames de hidrocarburos en las operaciones de las --
embarcaciones.

Por estas razones se determinó que eran necesarias normas pre-
ventivas que disminuyeran las probabilidades que los buques contamina-
ran, de tal forma que para ser infractor, no fuese necesario que se --
consumara un hecho contaminante sino que bastara el incumplimiento de-
las reglas o normas de diseños y construcción de las embarcaciones y --
de los equipos necesarios que eviten descargas masivas de hidrocarbu-
ros.

Todo ello se vio concretado en el Convenio Internacional para-
Prevenir la Contaminación del Mar (MARPOL 73/78), y su protocolo, que-
en sus 5 anexos cubre un aspecto mucho más amplio que el Convenio In-
ternacional para la Prevención de la Contaminación del Mar por Hidro-
carburos (OILPOL 54).

El Convenio MARPOL 73/78, es eminentemente preventivo, ya que-
establece normas de equipamiento y diseño cuyo objetivo fundamental --
es el de evitar cualquier posibilidad de contaminación del mar por --
buques.

El convenio está constituido por un articulado propiamente dicho, dos protocolos que tratan respectivamente de la formulación de informes sobre descargas ilícitas y del arbitraje además contiene 5 anexos, siendo de vital importancia los dos primeros que son obligatorios y los restantes facultativos que contienen reglas para prevenir y controlar la contaminación originada por todo tipo de embarcaciones que operan en el medio marino, incluidos los aliscafos así como los deslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes.

Designación de los Anexos:

- ANEXO I .- Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.
- ANEXO II .- Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.
- ANEXO III .- Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por vías marítimas en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones -- cisterna o vagones-tanque.
- ANEXO IV .- Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques.
- ANEXO V .- Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.

El Anexo I, tiene vigencia internacional desde el 2 de Octubre de 1983, hasta la fecha no ha sido ratificado por el Gobierno de México.

El Anexo II, tendrá vigencia 3 años después de haberse aprobado el Anexo No. I.

Antes de continuar cabe aclarar que nuestro país ratificó el 7 de Abril de 1975 el Convenio Sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972 (DURPIM LOC-1972), este instrumento regula los vertimientos de desechos que no son producidos por los buques, sino en tierra y que no son transportados por éstos para ser vertidos o incinerados en el mar.

Continuando con el análisis del Convenio MARPOL 73/78, establece tres obligaciones básicas que los estados signatarios deben cumplir:

- a.- Establecer o designar la autoridad competente para recibir y tramitar todos los informes relativos a las descargas ilícitas que ponen en peligro la ecología del ambiente marino.
- b.- La expedición de certificados internacionales sobre la prevención de la contaminación a los buques cuyo arqueo sea superior a las 400 toneladas (petroleros 150 toneladas como mínimo), que tendrán validez no mayor -

de 5 años, cuando hayan cumplido con los siguientes requisitos:

- 1.- Instalación de equipo separador de agua e hidrocarburos.
- 2.- Instalación de sistemas de filtración de hidrocarburos.
- 3.- Sistema o dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos.
- 4.- Equipos de tratamientos de aguas sucias.
- 5.- Desmenzador.
- 6.- Un tanque de retención y conducto de descargas de aguas sucias.
- 7.- Sistema de lavado de tanques de carga para hidrocarburos.
- 8.- Contar con un tanque de lastre separado a buques petroleros cuyo peso muerto sea igual o superior a las 20,000 toneladas.
- 9.- Contar con un libro de registro de hidrocarburos.
- 10.- Contar con un libro de registro de carga para buques que transporten sustancias líquidas a granel.
- 11.- Contar con un manual de operaciones de los tanques dedicados al lastre limpio.

12.- Contar con un manual sobre el sistema de lavado de los tanques de crudos.

13.- Tener una conexión universal a tierra, y

14.- Personal especializado.

c.- Dentro de las disposiciones de este convenio, se prevee -- que los estados miembros se comprometen a garantizar en las terminales de carga y descarga de hidrocarburos, puertos de reparación y demás -- puertos en los cuales los buques tengan que descargar residuos de hidrocarburos, instalen unidades de recepción para los residuos y mezclas oleosas que quedan a bordo de los buques petroleros y otros con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras intencionales.

Del punto anterior es necesario agregar que estas instalaciones de recepción de residuos, cuenten con sistemas de tratamiento y sistemas de disposición final de los residuos resultantes del mismo tratamiento, como vemos el contenido mayor de este instrumento jurídico es de carácter técnico.

Para concluir con este último capítulo, se llega a la conclusión de que todas las dependencias del Gobierno Federal que están involucradas en este tema deberán considerar los siguientes objetivos, en caso de ratificarse el convenio.

a.- Prevención.

Sin duda podemos asegurar que la prevención de la contami

nación es el aspecto más importante ya que la experiencia nos dice que ocurrido un hecho no existe método o sistema que asegure cien por ciento la efectividad, en cuanto a anular los efectos perjudiciales de derrames contaminantes, en nuestro caso particular, esto se logra con el cumplimiento y el establecimiento de normas eficientes en cuanto al diseño, construcción y equipamiento de buques, asimismo requiere especial énfasis el tráfico y el control de las embarcaciones que eviten situaciones riesgosas.

b.- Vigilancia.

No obstante las acciones y medidas que se formulan en la prevención, no se eliminan totalmente los riesgos tales como accidentes que son ajenos a la voluntad del hombre o a la responsabilidad de individuos que no valoran el daño que causan; ante esta situación es necesario detectar con rapidez los hechos o eventos contaminantes, ya que el factor tiempo será un elemento determinante en el logro de sus resultados satisfactorios y de la extensión de los daños a la ecología marítima.

Aquí cabe mencionar que el Gobierno Mexicano a través de la Armada de México dirige y ejecuta el Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas en el Mar, con una estructura integrada con personal y equipo especializado distribuidos en ambos litorales.

C.- Aspecto Jurídico.

En cuanto al cumplimiento de los tres aspectos básicos del Convenio MARPOL 73/78 es decir la designación de la autoridad competente para recibir y tramitar los informes de contaminación, la expedición de certificadas para buques y la construcción de instalaciones -- receptoras de residuos en los puertos. Se considera procedente:

1.- Reglamentar los artículos 130 y 132 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, mencionada en -- los capítulos del presente trabajo.

2.- Es necesario que la Secretaría de Comunicaciones y -- Transportes a través de su dependencia correspondiente desarrolle la -- planeación y la construcción de las instalaciones de recepción de de-- sechos provenientes de las embarcaciones, no solamente con el propósi-- to del cumplimiento del MARPOL 73/78, sino también y fundamentalmente para mejorar las condiciones estéticas y ecológicas en las áreas con-- tiguas a los recintos portuarios.

En todo caso si para la construcción de estas instalacio-- nes de recepción por parte del Gobierno Federal lo limitante fuera el factor económico, se propone la factibilidad de concesionar este servi-- cio al sector privado, siempre bajo la tutela y vigilancia de la auto-- ridad del Gobierno Federal correspondiente.

C O N C L U S I O N E S

1.- La preservación del medio marino es de vital importancia y trascendencia tanto para la humanidad como para la economía de nuestros país.

2.- Deben prohibirse los vertimientos de desechos y otras sustancias así como de evitar al máximo las descargas que efectúan los buques en nuestras zonas marinas mexicanas.

3.- El Gobierno de México, debe ratificar el Convenio MARPOL - 73/78, logrando con ello reducir al mínimo el nivel de contaminación que existe en nuestras aguas nacionales.

4.- La comunidad internacional a través de sus organismos debe de adoptar medidas drásticas con aquellos países que conengan en proteger al medio marino de la contaminación y no den debido cumplimiento al compromiso contraído.

5.- Es de suma importancia realizar un estudio concienzudo de nuestra legislación existente en materia de protección y control de la contaminación del medio marino, para proceder a su modificación, ampliación o bien reglamentar aquellos aspectos que aún no han sido legislados.

6.- Considero que la Convención de Las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, no debe exceptuar la inspección a los buques de guerra, por cuanto se refiere a la contaminación.

7.- Referente al Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, es necesaria revisar su contenido y proceder en forma inmediata a su modificación, en virtud de que sus disposiciones son un tanto obsoletas e ineficientes.

8.- Es conveniente elaborar un reglamento que contenga disposiciones que regulen las descargas provenientes de tierra a mar, la de los buques, y las actividades de vertimiento e incineración.

9.- Es factible realizar campañas de difusión y concientización sobre el problema de la contaminación.

10.- Se considera necesario realizar un estudio concluyente del marco jurídico que regula lo relacionado a la protección del medio marino, reglamentando tanto a nivel nacional como internacional, el aspecto de las sanciones que éstas sean impuestas a los infractores por tres veces la cuantía que se establece.

11.- Para los casos de reincidencia se estima conveniente dentro de la materia de protección al medio marino, introducir en las legislaciones tanto en el derecho interno como en el internacional, la pena corporativa, no permitiendo que el responsable otorgue fianza o cualquier otra garantía que le permita gozar de su libertad.

12.- Existe la urgente necesidad de modificar o enmendar la legislación en materia de protección al medio marino, para que las sanciones sean equitativas a los daños que se ocasionen.

13.- Considero que debe existir un órgano jurisdiccional que -- aplique sanciones drásticas a los buques extranjeros como nacional que contaminen las aguas de jurisdicción nacional, aplicando el principio de derecho, consistente, en que todo aquel que cause un daño está obligado a repararlo dejando las cosas al estado en que se encontraban antes del daño.

14.- Del estudio de este tema encuentro que se hace mucho hincapié en el problema de la contaminación pero no se dan actualmente -- facultades directas a la Secretaría de Marina para que imponga multas a las personas físicas o morales.

15.- Es conveniente el establecimiento de un Fondo Nacional de Indemnización para casos de contaminación del Medio Marino, con las aportaciones que efectúan las Compañías Navieras, el Estado y Otros, -- esto permitiría la adquisición de equipos y personal especializado -- que se requiera para la solución de una contingencia por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas.

B I B L I O G R A F I A :

- ARA SPIL, Jorge A. "El Derecho del Mar", Bogotá, Edit. -- 1977.
- ALBAREZ, Alvaro. "Los Nuevos Principios del Derecho del Mar", Montevideo, 1969.
- BLUNTSCHLI, R. "El Derecho Internacional", codificado. Trad. de José Díaz Covarrubias. Impren La dirigida por José Batiza, México, " 1971.
- BOTELLO, Alfonso. "La Contaminación del Mar".
- CERVANTES RIVERA, Raúl. "Derecho Marítimo". Edit. Herrera, S.A. México, D.F., 1984.
- COLOMBO C., Juan. "Derecho Internacional Marítimo". Aguilar, 1961.
- DE PISA ERBA, Rafael. "Diccionario de Derecho". Edit. Porrúa S.A. 13a. Edic. México, 1985.
- DEAZ CISNEROS, César. "Derecho Internacional Público", 2 vols. Buenos Aires, 1955.
- FLORES NAVA, Américo J. "Breves consideraciones sobre Derecho Ambiental". Talleres Unidos, S.A. México, D.F., 1987.
- GARCÍA ROBLES, Alonso. "La Arctura del Mar Territorial". Edit. El Colegio de México, 1966.

- SOREZ ALONSO-ROBLEDO VERDUZCO. "El Nuevo Derecho del Mar". Edit. Miguel Angel Porrúa, S.A. México,D.F.. - 1966.
- ILLARÉZ FERNÁNDEZ, Javier. "El Derecho del Mar y sus Problemas -- Actuales". Edit. Universitaria de Buenos Aires. Cuestiones de Geopolítica, 2a. Edic. Argentina, 1974.
- MEJÍA DE LA PUELA, Adolfo. "Introducción al Derecho Internacional Público". Atlas Madrid, 1979.
- MANTILLA MOLINA, Roberto L. "Derecho Mercantil", Edit. Porrúa,S.A. 23a. Edición. México,D.F.. 1987.
- OLVERA DE LUNA, Oscar. "Manual de Derecho Marítimo". Edit. - Porrúa, S.A. México,D.F. 1987.
- G. BARRASA, Emilio. "México y el Régimen del Mar". Edit. - Secretaría de Relaciones Exteriores. - Tlatelolco, México, D.F.. 1974.
- ORTIZ AULF, Loretta. "Derecho Internacional Público". Edit. Marfa. Colección de Textos Jurídicos - Universitarios. México, 1989.
- RIPET, Jorge. "Compendio de Derecho Marítimo", 6 Tomos.
- SEARA VAZQUEZ. "Derecho Internacional Pública". Edit. Porrúa, S.A. 7a. Edic. México,D.F.
- SEPULVEDA, César. "Manual de Derecho Internacional Marítimo para Oficiales de la Armada",Edic. Secretaría de Marina. México, D.F. - - 1981.

- SEPULVEDA, César. "Derecho Internacional", Edit. Porrúa, S.A., 13a. Edición. México, D.F., 1983.
- SIERRA, Justo. "Lecciones de Derecho Marítimo Internacional", Imprenta Ignacio Cumplido, - México, 1954.
- SOBARDO, Alejandro. "Régimen Jurídico del Alta Mar", Edit. Porrúa, S.A. 2a. Edic. México, 1985.
- SOLÍS GUILLEN, Eduardo. "Derecho Oceánico", Edit. Porrúa, S.A. México, D.F. 1987.
- SORENSEN, Mas. "Manual de Derecho Internacional Público", México, Fondo de Cultura Económica, 1973.
- SZEKELY SANCHEZ, Alberto. "México y el Derecho Internacional del Mar", México Institute de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 1979.
- VILLORO TORANZO, Miguel. "El Derecho Internacional Público como caso de la Ciencia del Derecho".
- ZACULIN (Compilador). "El Derecho del Mar en Evolución: La - Contribución de los Países Americanos", Edit. Fondo de la Cultura Económica, - México 12, D.F., 1978.

LEGISLACION

- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
 LEY FEDERAL DEL MAR.
 LEY FEDERAL DE PESCA.
 LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLOGICO Y LA PROTECCION AL AMBIENTE.

LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.

REGLAMENTO PARA PREVENIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACION DE MAR POR VER-
TIENTOS DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS.

LEY REGLAMENTARIA DEL ARTICULO 27 CONSTITUCIONAL EN MATERIA NUCLEAR.

O T R A S F U E N T E S :

CONFERENCIAS Y CONVENIOS DE LA OCHI.- Secretaría de Marina.- Londres,
Inglaterra.- México, 1974.

CONFERENCIAS Y CONVENCIONES DE LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA -
INTERGUBERNAMENTAL.- Secretaría de Marina.- México, 1973.

MEXICO: Relación de Tratados en Vigor. Elaborado por la Consultoría
Jurídica de la Secretaría de Relaciones Exteriores. Hita-
toico. México, D.F., febrero 1988.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1983 - 1984.

SENADO DE LA REPUBLICA, TRATADOS RATIFICADOS Y CONVENIOS EJECUTIVOS -
CELEBRADOS POR MEXICO 19 TOROS, México 1972.

PRONTUARIO DE DISPOSICIONES JURIDICAS.- Secretaría de Marina, México,
D.F., Noviembre 1986.

SOCIEDAD MEXICANA DE GEOGRAFIA Y ESTADISTICA, Boletín ESERIII, Volúmen
II, Agosto-Naviembre 1933 "Año del Sesquicentenario" México,
D.F.

TERMINOLOGIA NAUTICA, Estado Mayor de la Armada 1986.

Apuntes de Derecho Internacional Público.- Del Prof. Jesús Armando Ji-
ménez Reyes, Director y Asesor del Seminario de Tesis de - -
Derecho Internacional Público. (De la Universidad del Valle
de México).

Apuntes de Derecho Marítimo.- Del Prof. Eusebia Salgado y Salgado. -
(UNAM). 1989.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION DE FECHA

**BREVIARIO DE TERMINOS Y CONCEPTOS SOBRE ECOLOGIA Y PROTECCION AMBIEN-
TAL. POMEY 1986.**