

443

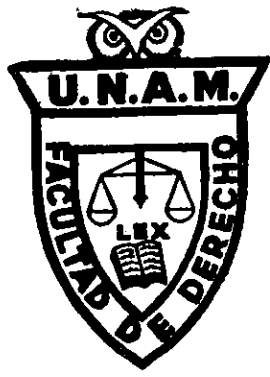
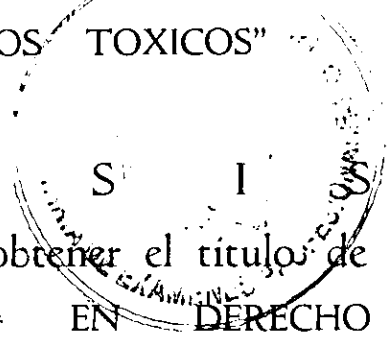


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

“CONTAMINACION DEL MAR
INTERNACIONAL POR
DESECHOS TOXICOS”

T E S I S
Que para obtener el título de
LICENCIADO EN DERECHO
p r e s e n t a
KATYA IVETTE PEREZ SILVA



Mexico, D.F.

282339

2000



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta 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.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

C. DIRECTOR GENERAL DE
LA ADMINISTRACION ESCOLAR
DE LA U. N. A. M.
P r e s e n t e .

Estimado Señor Director:


La C. KATYA IVETTE PEREZ SILVA, para optar por el grado de Licenciada en Derecho, elaboró su Tesis Profesional titulada "CONTAMINACION DEL MAR INTERNACIONAL POR DESECHOS TOXICOS", dirigida por el Lic. Jesús Alejandro Aguayo Terán, quien ya dió su aprobación.

La Srta. Pérez Silva, ha concluido el trabajo referido, el cual llena los requisitos exigidos para este tipo de investigaciones, por lo que doy mi APROBACION, para todos los efectos académicos correspondientes.

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad".

Me es grato hacer presente mi consideración.

Atentamente.
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"
Cd. Universitaria, D.F., febrero 18, 2000.



DRA. MARÍA ELENA MANSILLA Y MEJIA
Directora del Seminario

MEMyM/lgi*

México, D.F., a 10 de septiembre de 1999.

**DRA. MARIA ELENA MANSILLA Y MEJIA,
DIRECTORA DEL SEMINARIO DE
DERECHO INTERNACIONAL,
DE LA FACULTAD DE DERECHO DE LA
UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO.
P R E S E N T E .**

Estimada maestra:

Sirva este conducto, en principio, para enviarle un afectuoso saludo y después, para hacer de su conocimiento que, una vez revisado el trabajo de tesis de la Señorita Katya Ivette Pérez Silva, intitulado: "Contaminación del mar internacional por desechos tóxicos", le he otorgado mi aprobación por considerar que dicho trabajo reúne las características de actualidad, investigación dedicada y reflexión sobre el tema. Así también, la bibliografía consultada, opino, es la adecuada.

Comunico a Usted lo anterior, con el propósito de solicitarle, de la manera más atenta, su autorización para el subsecuente trámite respecto de la sustentación del examen profesional respectivo.

Sin otro particular, agradeciendo de antemano sus atenciones, reitero a Usted las manifestaciones de respeto y profunda admiración.

ATENTAMENTE.

"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"



JESUS ALEJANDRO AGUAYO TERAN.

Profesor de las asignaturas:

Derecho Internacional Público,

Derecho Internacional Privado y

Sistemas Jurídicos Contemporáneos.

A mis padres por su apoyo incondicional en todas las etapas de mi vida.

A mi hermana Laura.

A Pablo, del que me siento orgullosa.

A todos aquellos seres que sufren y peligran por la irreflexión humana.

**CONTAMINACION DEL MAR INTERNACIONAL POR
DESECHOS TOXICOS**

INDICE

INTRODUCCION	1
CAPITULO 1. ANTECEDENTES HISTORICOS	4
1.1 LA ANTIGÜEDAD.	4
1.2 ROMA. HEREDERA DE GRECIA	5
1.3 EL MEDIEVO	6
1.3.1 LOS ASSISES DE JERUSALEN	7
1.3.2 LAS TABLAS DE AMALFI	7
1.3.3 LAS LEYES DE WISBY	8
1.4 HUGO GROCIO	9
1.5 ESCUELA HISPANA DEL DERECHO DE GENTES	10
1.6 EL IUSNATURALISMO LAICO	14
1.7 EL COMERCIO REGLAMENTARIO: EL MERCANTILISMO	15
1.8 EL DERECHO DEL MAR TRADICIONAL	18
1.9 EL NUEVO DERECHO DEL MAR	25
CAPITULO 2. CONTAMINACION MARITIMA.	31
2.1 MAR TERRITORIAL Y LAS DEMAS ZONAS MARITIMAS.	31
2.1.1 LOS FONDOS SUBMARINOS.	35
2.1.2 LA PERSECUCION CONTINUA, HOT PURSUIT.	36
2.1.3 OTRAS INSTITUCIONES JURIDICAS EN ALTAMAR.	37
2.2 ZONA, LOS FONDOS MARINOS Y OCEANICOS.	38
2.3 LA PROTECCION DEL MEDIO MARINO.	38
2.4 ELIMINACION DE DESECHOS INDUSTRIALES.	39
2.5 VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS.	43
2.6 HIDROCARBUROS HALOGENADOS.	45
2.7 EXPERIMENTOS NUCLEARES EN ALTAMAR.	46
2.8 CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS.	48
CAPITULO 3. REGLAMENTACION NACIONAL E INTERNACIONAL.	51
3.1 REGLAMENTACION NACIONAL E INTERNACIONAL.	51
3.2 EL PRINCIPIO DE LA PREVENCION.	52
3.3 ACUERDO DE COOPERACION ENTRE MEXICO Y ESTADOS UNIDOS SOBRE LA CONTAMINACION DEL	

MEDIO MARINO POR DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS.	58
3.4 CONVENIO SOBRE LA PREVENCION DE LA CONTA- MINACION DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y MATERIAS.	60
3.5 TRATADO POR EL QUE SE PROHIBEN LOS ENSAYOS CON ARMAS NUCLEARES EN LA ATMOSFERA, EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y DEBAJO DEL AGUA.	62
3.6 EL PNUMA.	66
3.7 LA CONVENCION DE NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR: MONTEGO BAY.	70
3.8 ARBITRAJE INTERNACIONAL.	75
3.9 PROCEDIMIENTO JUDICIAL.	76
3.10 TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR	80
3.10.1 PROCEDIMIENTO DEL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR.	84
CAPITULO 4. CASOS RELEVANTES SOBRE CONTAMINACION	86
4.1 EXPERIMENTO CON LA BOMBA DE HIDROGENO.	88
4.2 ACCIDENTE DEL TORREY CANYON.	91
4.3 ACCIDENTE DEL POZO IXTOC-I.	93
4.4 EXXON VALDEZ.	
4.4.1 ORGANIZACIÓN DE LAS TAREAS DE LIMPIEZA	99
4.4.2 FASE DE RESPUESTA.	
CAPITULO 5. PROPUESTAS	103
5.1 CREAR AUTORIDAD MARITIMA PARA ENFRENTAR CASOS DE CONTAMINACION DEL MAR.	104
5.2 DESARROLLAR Y ARMONIZAR LAS POLITICAS, LEYES E INSTITUCIONES AMBIENTALES.	105
5.3 AUMENTAR LA CAPACIDAD TECNICA Y PROMOVER LA CONCIENTIZACION HUMANA.	106
5.4 APROVECHAR Y PROMOVER LA EJECUCION DE ACUERDOS Y PRINCIPIOS INTERNACIONALES.	106
CONCLUSIONES	118
BIBLIOGRAFIA	110

INTRODUCCIÓN

La contaminación al ambiente marino y a la desembocadura de los ríos implica la introducción directa o indirecta , de energías o sustancias, como consecuencia de lo cual, surge el riesgo de ocasionar daño a la salud humana y a los recursos animales y vegetales, lo que impide el adecuado aprovechamiento de los mares en general disminuye el valor útil de las aguas marinas.

En las últimas décadas, la comunidad internacional ha mostrado una preocupación creciente en torno a los problemas que la contaminación puede causar al medio marino, a las poblaciones ribereñas y a los recursos vivos.

A medida que se intensificaron los usos y las actividades humanas relacionadas con el mar, quedó de manifiesto el potencial que tiene el hombre de llegar a afectar de manera adversa el delicado equilibrio ecológico de los océanos. Por lo general, las actividades portuarias y de transporte marítimo, las descargas procedentes de las grandes concentraciones urbanas próximas a las costas, las perforaciones petroleras en la plataforma continental submarina y los ensayos nucleares, son las actividades que afectan más considerablemente ese equilibrio marino.

Por consiguiente, la contaminación del medio marino se define como:

"La introducción por el hombre, directa o indirectamente de sustancias o de energía en el medio marino cuando produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la

vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y reducción de los lugares de esparcimiento".¹

En relación con la protección y preservación del medio marino, el Derecho Internacional del Mar ha formulado una serie de medidas con objeto de impedir, reducir y controlar la contaminación del medio marino proveniente de cualquier fuente, sea de:

- o Las descargas de sustancias tóxicas perjudiciales nocivas.
- o La contaminación causada por buques.
- o La proveniente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo y;
- o La contaminación proveniente de todos los otros dispositivos e instalaciones que funcionen en el medio marino, en particular las medidas para prevenir accidentes y hacer frente a emergencias, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la operación y la dotación de esos dispositivos o instalaciones.

Todos los Estados que integran la comunidad internacional tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino. Existen medidas para impedir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, cuando las descargas de sustancias tóxicas, perjudiciales y nocivas, proceden de

¹ DIAZ, Luis Miguel, *RESPONSABILIDAD DEL ESTADO Y CONTAMINACIÓN*, Segunda Edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1982, pág. 247

fuentes terrestres, de la atmósfera o a través de ella o bien por vertimientos.

Las reglas internacionales que se formulen, deben ser tomadas en consideración por los diferentes Estados con objeto de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, y que, además, éstas, fijen sanciones y establezcan las responsabilidades en que incurran los Estados infractores, por lo cual, el presente estudio lo divido en cinco capítulos. El primero, consiste en explicar los antecedentes históricos de cómo se ha creado y transformado el Derecho del Mar para proteger el correcto funcionamiento del medio ambiente. En el segundo capítulo se describen las diferentes zonas marítimas, los distintos contaminantes vertidos en estas áreas y sus efectos en los diferentes niveles tróficos de las cadenas alimenticias. El tercer capítulo, analiza las diferentes disposiciones legales que existen respecto al Derecho del Mar. El capítulo cuarto, destaca algunos casos de trascendencia a nivel internacional sobre la contaminación del mar.

Finalmente , incluyo un quinto capítulo que menciona propuestas acerca del estudio para crear leyes y autoridades marítimas para enfrentar casos de contaminación del mar.

Los métodos que utilizaré en esta investigación serán el cronológico, el deductivo, el inductivo y el analítico.

Doy término a la tesis con sus respectivas conclusiones.

CAPITULO I ANTECEDENTES HISTORICOS

1.1. LA ANTIGÜEDAD

Los pueblos antiguos tenían para el mar religiosa veneración. Tanto fenicios como cartagineses se esforzaron por excluir de los mares, recorridos por sus escuadras, a todos los otros navegantes y las ciudades marítimas griegas pretendieron un exclusivismo de las aguas de los mares circundantes.

La navegación para estos pueblos estaba supeditada a la ley del más fuerte, y aún así aportaron valiosas instituciones que serían aprovechadas posteriormente por los romanos hasta llegar a nosotros "*Leyes tan antiguas como el Código del Manú, siglo II antes de Cristo*", se ocupaban ya de la especialidad de algunos problemas relacionados con el mar. En dicho Código se establece un tratamiento especial para la venta de las mercancías procedentes de ultramar, las que no se nulificaban incluso si el vendedor no era dueño de la cosa vendida".²

Los antiguos fenicios no tuvieron leyes marítimas escritas. El primer pueblo antiguo que las produjo de esta manera fue el rodio. El prestigio de estas leyes marítimas se impuso en toda la cuenca del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones, recogidas por el derecho romano, se transmitieron a los pueblos modernos y aún subsisten.

² CERVANTES, AHUMADA, Raúl. *DERECHO MARÍTIMO*, Cuarta Edición, Edit. Herrera, México, D.F., 1980, pág.9

Las Leyes Rodias regulaban algunas instituciones: ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos concernientes al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, hurtos en caso de naufragio, etc.

Otro pueblo de la antigüedad fue Atenas. Los atenienses utilizaron fundamentalmente Las Leyes Rodias pero en su literatura se pueden encontrar referencias a leyes marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros y a la piratería.

"Con limitar a los rodios, dice Bulay - Paty, con adoptar su legislación náutica, la mayor parte de Grecia se aplicó al comercio y a la navegación".³

1.2.- ROMA.- HEREDERA DE GRECIA

Los romanos utilizaron las instituciones griegas y rindieron homenaje en su legislación tanto a los juristas como a Las Leyes Rodias.

Está reservado a los juristas romanos el privilegio de establecer por primera vez el régimen de altamar. Ellos se referían al mar en general, ya que todavía no se concebía la idea del mar territorial.

"Entre las cosas comunes del Derecho Romano, o sea aquéllas que creó la naturaleza para el uso común y no eran realmente

³ CERVANTES. AHUMADA. Raúl, *DERECHO MARITIMO*, Ob. cit.,pág.10

propiedad de nadie, estaba el mar. Ulpiano decía que por naturaleza estaba abierto a todos (mare quod natura omnibus patet) y Celso, equiparándola al aire, decía que era una cosa común a toda la humanidad".⁴

Los juristas romanos reconocieron el derecho del primer ocupante para apropiarse de espacios marítimos , levantar construcciones cimentadas en el lecho del mar y siempre cuidar el derecho de libre navegación y de libre pesca, que pertenecía a todos.

Los romanos defendieron el principio expuesto por los juristas sobre libertad de navegación y su flota se encargó de ejercer la vigilancia para que pacíficamente se desarrollara el comercio marítimo.

En términos generales, en la antigüedad prevaleció el principio de que el mar era libre y de uso común.

1.3.- EL MEDIEVO

Con la caída del Imperio Romano de Occidente y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del Mediterráneo, el Corpus Juris Romano pierde su vigencia pero es sustituido por un derecho local y consuetudinario. Fue durante la segunda mitad de la Edad Media donde se encuentran discrepancias graves respecto al régimen de alta mar.

⁴ SOBRAZO, Alejandro, *REGIMEN JURIDICO DEL ALTA MAR*, Primera Edición, Editorial Porrúa S.A., México 1985, pág.2

"Las pretensiones de varios gobiernos sobre bastas zonas marítimas, si bien nunca se refieran al mar en general, tenían como consecuencia limitar en tal forma la navegación en alta mar, que el principio nacido en Roma se volvía, impracticable".⁵

Venecia se consideraba única dueña del Adriático año tras año se lo recordaba a todas las potencias. Durante mucho tiempo exigió el pago de tributos a los buques que por ahí navegaban y su poderosa flota y ejército se encargaron de hacer efectivas sus pretensiones.

Bartolo de Saxo Ferrato y Bartolomé Caepolla trataron de defender jurídicamente la política veneciana. El primero sostenía que el mar se podía obtener por prescripción y el segundo justificaba el derecho de cobrar tributos a los buques.

El tráfico por mar se intensificó y fue fuente de grandeza de las ciudades italianas. Las cruzadas abrieron el tráfico hacia el Oriente, y ante la necesidad de dirimir las cuestiones que se suscitaban entre los comerciantes del mar, aparecieron magistrados o cónsules.

1.3.1 LOS ASSÍSES DE JERUSALÉN. Fueron algunos de los primeros monumentos del derecho consuetudinario marítimo en los que se compilaron los usos marítimos y cuya aplicación estuvo a cargo de los cónsules.

1.3.2 LAS TABLAS DE AMALFI.- Amalfi fue una República italiana que dominó el comercio con oriente a partir del siglo X. En

⁵ SOBRAZO. Alejandro. *REGIMEN JURIDICO DEL ALTA MAR.*. Ob cit, pág. 2

esta ciudad se asentó un Tribunal Marítimo, y en 1135 se compilaron sus sentencias en una colección denominada Tabla Amalfitana, cuyo contenido fue aplicado en toda la cuenca del Mediterráneo.

"En Olerón, Isla Francesa de la Costa Atlántica cercana a Burdeos, apareció en el siglo XIII una compilación de sentencias que contiene, en cuarenta y siete artículos compilación de las costumbres marítimas que se observaban en los puertos franceses de la costa del Atlántico".⁶

Los Roles de Olerón tuvieron un prestigio similar al que en la antigüedad alcanzaron las Leyes Rodias. Fueron aceptados en España, en Inglaterra y en los puertos del Mar del Norte y del Báltico.

1.3.3 LAS LEYES DE WISBY. Las leyes marítimas en Wisby (Suecia) contienen una transcripción de los Roles de Olerón, Se aplicaron en el Mediterráneo, en Europa del Norte. Es notoria la regulación que estas leyes hacen del trabajo en el mar.

Al llegar la época de los grandes descubrimientos y grandes transformaciones tanto en lo económico, como en lo político y lo social, el problema sobre los derechos exclusivos se agigantó, y otras dos potencias, España y Portugal, se unen al coro de las reclamaciones, basándose en la Bula del Papa Alejandro VI donde España se consideraba con derechos exclusivos sobre el Océano Pacífico y el Golfo de México y Portugal sobre el Indico y el Atlántico Sur.

⁶ CERVANTES . AHUMADA, Raúl, *DERECHO MARITIMO*, Ob cit., pág. 11

Las leyes marítimas españolas constituyen nuestro antiguo derecho marítimo por la vigencia que tuvieron en la época colonial.

1.4.- HUGO GROCIO

Jurista y filósofo holandés; realizó estudios clásicos y de leyes en la Universidad de Leyden. Fue el primer escritor que formuló de un modo sistemático los principios básicos del Derecho Internacional moderno.

Aparece su obra en el año de 1609, que con el tiempo se convirtió en base fundamental del principio de libertad de navegación, el Mare Liberum de Hugo Grocio. Las circunstancias le llevaron a profundizar en la materia, lo que provocó una gran polémica que lo llevo a ser el defensor del principio de libertad de los mares.

En su obra, Hugo Grocio defiende, basándose en el Derecho de Gentes, la libertad de navegación y de comercio. Al hablar de esto, dice que Dios no quiso dar a cada región todo lo que necesitaba, con el fin de fomentar la amistad entre los hombres, por esto rodea de tierras al océano y lo hizo navegable, logrando así por medio de los vientos, unir a la gente de lugares muy distantes. Afirma que este derecho pertenece a todas las naciones y que ningún estado o príncipe puede prohibirlo.

"El Papa puede quizás tener derechos temporales, cuando se vean inmiscuidos intereses espirituales, los que no existían y sólo va

de por medio el lucro, lo que nulifica el posible derecho del pontífice".⁷

El uso exclusivo del mar se opone a la Ley natural y contra la cual ni el mismo Papa puede obrar.

También se refiere Grocio a la distinción que unos hacen entre prescripción normativa y costumbre de modo que si se quita una se puede recurrir a la otra, y la diferencia según ellos, es que por medio de la primera se obtiene lo que se le quita a otro, pero si ese derecho es propio, sin quitárselo a nadie, existe la costumbre. Le niega calidad a esto, puesto que el derecho de navegación, al ser general, si es usurpado por alguien con exclusión de los demás, necesariamente se pierde para todos.

El mar no puede ser poseído y es propio para la utilidad de todos.

1.5.-ESCUELA HISPANA DEL DERECHO DE GENTES

La escuela Hispana del Derecho de Gentes se originó en España en el siglo XVI. Esta escuela buscó la fundamentación del derecho de gentes. A sus autores se les llamo iusnaturalistas, se manifestaron entre ellos dos corrientes: el iusnaturalismo religioso y el iusnaturalismo laico. El iusnaturalismo religioso se apoyó en la existencia de un derecho innato, inherente al hombre. No es un derecho legislado ya que proviene de Dios. Sus características generales fueron:

⁷ SOBRAZO, Alejandro, *REGIMEN JURIDICO DEL ALTA MAR.. Ob cit, pág.. 9*

- Fijar las bases de un concepto ecuménico del derecho de gentes.
- Señalar un sistema jurídico internacional ideal.
- Afirmar la igualdad de todos los Estados.,
- Establecer el principio de que no podía existir una autoridad superior al Estado.

Sus expositores estimaron que el Derecho de Gentes tenía su fundamento en los textos sagrados, por ejemplo en la Biblia y los Evangelios. Se llegó a equiparar la expresión Ley Divina en el contenido de los principios eternos de la justicia que deben regir las reglas entre los pueblos.

En cuanto a los principales exponentes de esta doctrina podemos mencionar a Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca, considerados como los verdaderos iniciadores de la doctrina sobre la libertad de los mares.

Grocio, como se vio, habla del derecho de todos los pueblos a viajar a tierras diferentes, y de comerciar con sus habitantes, pero esto ya se había sostenido mucho antes, por Francisco de Vitoria en la obra *Reelecciones*, compilada por los alumnos de Vitoria, la que en uno de sus apartados, juzga los títulos jurídicos en que los españoles se apoyaban por la conquista y colonización de América. Al analizar los títulos legítimos se refiere al derecho natural que tienen los hombres de establecer la mutua comunicación y de recorrer las regiones que deseen. Defiende también el derecho de todos a comerciar. Como consecuencia de estos derechos proclama el principio de la libertad de la navegación, cita al mar como cosa común y cuyo uso no puede vedarse a nadie.

"Uno de los méritos de Vitoria fue el haber sido el primero en instruir el nuevo orden jurídico".⁸

Vitoria fue uno de los primeros teólogos en oponerse a la tesis medieval del poder temporal del Papa y le niega toda validez a la bula de Alejandro VI, en cuanto a que por medio de ella hubiera habido donación de territorios. Decía que si tal poder no lo tuvo Cristo, menos lo tenía el Papa, su vicario.

A Fernando Vázquez de Menchaca, quien nació en Valladolid en 1512, se le reconoce como fundador del principio de la libertad de los mares, por sostener la imposibilidad de adquirir el mar por prescripción.

Vázquez de Menchaca sostuvo que la prescripción es una institución única del derecho civil, por lo tanto, sólo puede ligar a los súbditos de las regiones donde se observa el mismo derecho común y, por consiguiente no se puede aplicar entre reyes o entre pueblos libres que no reconocen superior alguno ya que sólo se aplica el derecho natural y el de gentes. Sistematizó sobre la libertad de los mares, y borda un poco sobre el lus communications, ya mencionado por Vitoria, pero le agregó una concepción personal *"El mar es libre porque es de las cosas que no pueden prescribirse".⁹*

También, establece el principio fundamental de que los lugares públicos y comunes no pueden usucapirse ya que son de todos, y

⁸ SEPULVEDA, César, *DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO*, Décima Tercera Edición. Editorial Porrúa S.A, México, D.F., 1968, pág. 14

⁹ SEPULVEDA, César, *DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO*, Ob. Cit. pág. 16

siendo el mar un lugar público nadie puede reclamar para sí una porción.

*Y agrega: "Los derechos fundamentales de los Estados al igual que los de los individuos no prescriben nunca y la ocupación de/ mar por un Estado determinado herirá el derecho a la vida de los demás, alega también para defender la libertad de/ mar el hecho de que la navegación no puede ser nociva más que a los mismos navegantes, quienes al realizarla pueden hallar la muerte en el Océano, pero no perjudican a nadie, por lo tanto en virtud del principio general y divino de no hacer a nadie lo que no se quiera para sí, no debe estorbarse la libertad de navegación".*¹⁰

No es la única contribución de Vázquez de Menchaca al nacimiento del derecho de gentes, es posible entrever en sus escritos la idea de la primacía de la solidaridad internacional por encima de las conveniencias de un Estado en particular, mantiene a sí mismo la idea de comunidad internacional que establece derechos y deberes también internacionales.

*"Vázquez de Menchaca debe ser considerado como un fino crítico y como un elegante dialéctico, así como un doctrinario democrático".*¹¹

¹⁰ ENCICLOPEDIA ESPASA CALPE, Tomo XXIV, Octava Edición, Edit. Espasa Calpe S.A, Madrid 1979, pág. 123

¹¹ GARCIA, ARIAS, Luis, ESTUDIO PRELIMINAR DE LA LIBERTAD DE LOS MARES, Primera Edición, Editorial Tecnos, Madrid, 1956, pág. 10

1.6.- EL IUSNATURALISMO LAICO

Se ha considerado que los representantes de esta corriente aceptaron la existencia de un derecho natural como fuente de las relaciones entre los pueblos con un contenido diverso a la concepción religiosa. Uno de los fines primordiales fue buscar la separación entre el contenido de las normas morales, humanas y teológicas.

Otro fin fue el de fundamentar a la doctrina no en una ley proveniente de Dios sino en una doctrina basada en los valores enunciados por los historiadores clásicos y, además, trataron de probar que las normas del derecho de gentes emanaban de un derecho natural apoyado en la naturaleza social de la humanidad y en la supremacía universal de la justicia.

A esta corriente pertenecen ciertos autores como:

- *Alberico Gentili*.- Nacido en Sanginesio Italia, estudiante de derecho en la Universidad de Perugia en la que obtuvo anteriormente el grado de médico. Fue considerado como el fundador de la ciencia del derecho internacional.

Fue exiliado de Italia en 1597 debido a su protestantismo. De 1581 hasta su muerte enseñó Derecho Intergentes parte del Derecho Civil en aquella época, en la Universidad de Oxford.

En 1584 le pidió el gobierno de España que diera su dictamen en el caso del embajador español Mendoza, uno de los principales comprometidos en la conjura para destronar y matar a la Reina Isabel y liberrar a la Reina católica María Estuardo. Gentili sostuvo que

Mendoza estaba protegido por la inmunidad de embajador y por eso el gobierno no podía someterlo a juicio. Esto resultó importante para Gentilli pues fijó su atención en el Derecho Internacional.

- *Cornelius Van Bynkershoek*. (1673 - 1743), fue el autor holandés más distinguido de su época y uno de los que más influyeron en la doctrina del derecho marítimo internacional.

Su obra "De Dominio Maris Disertatio" continúa los argumentos de Grocio sobre los problemas del mar. Su razonamiento sobre la libertad de los mares es débil ya que dice que al no tener ningún monarca la posesión del océano, éste no es susceptible de apropiación, por lo tanto tenemos: "*La noción del mar adyacente entonces reiterado cedió el paso al término de Mar Territorial creado por Van Bynkershoek, siendo este autor quién propuso la célebre fórmula: La potestad de la Tierra acaba donde termina el poder de las armas o el poder terrestre termina donde acaba la fuerza de las armas*".¹²

1.7.- EL COMERCIO REGLAMENTARIO: EL MERCANTILISMO.

Los siglos XVI y XVII fueron la era del surgimiento del moderno Estado - Nación, por consiguiente, tomamos ese período como punto de partida.

Como la mayor parte de las personas tenían un ingreso suficiente sólo para cubrir las necesidades más apremiantes de

¹² CERVANTES, AHUMADA Raúl, *SOBERANÍA DE MÉXICO SOBRE LAS AGUAS TERRITORIALES Y EL PROBLEMA DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL*, Primera Edición. Editorial Porrúa S.A., México, 1952, pág. 11

alimentos, ropas y vivienda, el comercio en el siglo XV se limitaba principalmente a las poblaciones y a las zonas rurales próximas. El comercio que se hacía a mayores distancias podía dividirse en la circulación de productos fundamentales para satisfacer las necesidades básicas de los habitantes de las ciudades.

El siglo XVI vivió un incremento firme en el comercio intraeuropeo. En el comercio del norte de Europa, los holandeses, al desarrollar barcos eficientes especializados, y al abrir pescaderías, expandieron la pesca y el comercio.

El descubrimiento por Vasco de Gama de la ruta oceánica hacia la India y las Islas de las Especies en 1498, permitió a Portugal y a Holanda rivalizar con Venecia y luego desplazarla en el comercio.

"Dentro de cada país era muy fuerte el deseo de crecer. Comerciantes, fabricantes y navieros querían aumentar el alcance de sus actividades. Los comerciantes adquirieron riqueza y poder político, su interés radicaba en la libertad de expandirse y en verse libres de reglamentaciones".¹³

"Inglaterra como potencia, subrayó la necesidad de una gran escuadra, así como de barcos mercantes para transportar los valiosos cargamentos de mercancías. Las colonias ofrecían una salida para una población creciente y podían suministrar madera, mástiles,

¹³ CLIVE, DAY, *HISTORIA DEL COMERCIO I*, Primera Edición, Fondo de Cultura Económica. Nueva York, pág. 22

materias primas, por lo tanto las colonias eran importantes por sí mismas y también requerían la protección de fuerzas navales".¹⁴

La aportación de la flota mercante a la fuerza económica de las naciones se dio porque se reconoció que esta podía aumentar o disminuir en proporción considerable la balanza de pagos internacionales de un país. Por consiguiente, las leyes que afectaban a la navegación tuvieron mucha importancia en la política económica mercantilista sobre todo en Inglaterra, cuya posición insular despertó, desde tiempos muy antiguos, un profundo interés por los asuntos relacionados con el mar.

"Aunque Inglaterra dió sus primeros pasos en la reglamentación de/ tráfico marítimo ya a fines de/ siglo XIV, e impuso controles exclusivistas a medida que su imperio colonial se desarrollaba, transcurrieron dos siglos y medio antes de que fueron reforzados y consolidados en las Leyes de Navegación de 1651. El motivo para adoptar estas leyes, fueron las graves intromisiones en el negocio inglés de transportes marítimos holandeses. Las Leyes de Navegación consiguieron excluir a los barcos extranjeros de/ tráfico inglés de cabotaje".¹⁵

Los siglos XVI y XVII marcan el final de una lucha de siglos sostenida en la doctrina y en la historia política, por determinar las bases de un régimen jurídico sobre el mar.

Brota entonces la necesidad de determinar un espacio marítimo. Se admitió universalmente la existencia del mar territorial y surgieron

¹⁴ CLIVE, DAY, *HISTORIA DEL COMERCIO I.*, Ob. Cit, pág. 23

¹⁵ CERVANTES, AHUMADA, Raúl, *SOBERANÍA DE MÉXICO SOBRE LAS AGUAS TERRITORIALES Y EL PROBLEMA DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL.* Ob. cit, pág. 24

dos problemas: la determinación de la anchura y la determinación de los derechos del Estado ribereño sobre tal espacio marítimo.

Cabe recordar que Grocio distinguió entre las aguas interiores que eran las bahías, estrechos y los brazos de mar, el altamar y el mar territorial. Sin determinar su extensión, estimó que los derechos del Estado ribereño eran de jurisdicción, no de propiedad.

A partir del siglo XVIII el mar se divide entre las potencias de gran poderío marítimo con el fin de gozar de mayor espacio para sus naves, pretendieron la reducción del mar territorial, y las potencias de escasa marina, para defenderse principalmente respecto de los intereses económicos, ampliaron su jurisdicción sobre el espacio marítimo. Posteriormente surgió la idea de los derechos al aprovechamiento económico de los recursos contenidos en los espacios marítimos.

1.8.- EL DERECHO DEL MAR TRADICIONAL

El mar territorial y el altamar constituyeron las piezas centrales del derecho del mar tradicional. La línea de colindancia entre ambas constituía la frontera entre la jurisdicción marina nacional y la internacional. En el primero prevalecía la soberanía del Estado costero, mientras que el segundo se consideraba propiedad común de todos los Estados.

Con la aparición de los Estados - Nación surgió la necesidad de determinar, con la mayor precisión posible, los límites del ámbito espacial de la soberanía nacional.

La nueva comunidad internacional se fincaba en el concepto moderno de la soberanía de los Estados, pero era imprescindible determinar hasta donde llegaba la soberanía de cada uno de ellos, tanto en la tierra como en el mar.

En el mar surgieron dos posiciones, la primera consideraba la importancia estratégica del mar como medio de dominación y control de los territorios continentales e insulares, abogaba por el derecho de quien tuviera la capacidad de controlarlo o considerarlo suyo, es decir, el Estado podía someter tantas porciones del mar como pudiera mantener bajo su control. Desde luego que las partes más atractivas constituían aquellas alledañas a las costas de otro Estado, ya que el control sobre las mismas, facilitaba el ejercicio de influencia, acceso y dominio sobre el ambicionado territorio del Estado costero. El mar se convertía así en instrumento de expansión territorial y de imperialismo. John Selden fue el mejor defensor de esta posición. Selden dio un contenido doctrinal a la hegemonía. Fue cuando empezó a darse tal práctica que surgió la otra posición respecto a la extensión de la soberanía nacional sobre el mar, la cual establecía límites.

Con esta segunda posición se concibió al mar como zona inmune a la soberanía de los Estados, donde la libertad de movimiento estuviera garantizada a todos por igual, donde todo se consideraba como propiedad común y, por lo tanto, ninguna reivindicación unilateral tuviera validez jurídica.

Ante la discrepancia entre ambas concepciones, los Estados prefirieron consagrar la de *mare liberum*, ya que se consideró como

una garantía a la seguridad. Seguridad de que ningún otro país se apropiara de zonas marítimas adyacentes a las costas del Estado.

Así fue como se dividió el ámbito de validèz del derecho del mar en dos zonas: el altamar sujeta al principio de la libertad y el mar territorial sujeto al principio de soberanía.

El siguiente problema a resolver era el determinar hasta qué punto podía extenderse sobre el mar la zona de protección. El Estado no podía extenderlo a su capricho ya que significaría volver a la concepción del mare clausum. Mientras el criterio para establecer un mar territorial se restringió al de la protección y seguridad del territorio, fue fácil acordar que, consecuentemente, su anchura estuviera determinada por el propósito defensivo.

"Tres doctrinas proporcionan tres elementos para dar contenido a la primera norma aceptada por la comunidad internacional, respecto a la anchura del mar territorial.

Grocio expuso que la jurisdicción del Estado sobre las aguas adyacentes a sus costas debía limitarse al alcance del control efectivo que estuviera en posibilidad de ejercer.

Cornelius Van Bynkershoek trató de concentrar dicho límite, aduciendo que si el límite debe de coincidir con la capacidad control efectivo desde la costa, debe ser fijado por el alcance del arma porque aseguran la efectividad del control. Finalmente, el italiano Fernando Galiani calculó en 1782, que el alcance del arma entonces

contemporánea más sofisticada, el cañón, era de alrededor de tres millas náuticas."¹⁶

La regla de las tres millas, como anchura máxima del mar territorial, prevaleció entre la comunidad internacional, pero solo mientras ésta no varió en su composición y mientras siguió aceptándose el criterio de protección como único fundamento para establecer una zona de soberanía a lo largo de las costas del Estado.

Surgió un nuevo criterio para establecer zonas de jurisdicción nacional, de protección económica y no militar.

Las prácticas legislativas latinoamericanas a partir de la segunda mitad del siglo XIX hacen tambalear la vigencia universal de la regla de las tres millas.

Hay que señalar que la vigencia de la regla de las tres millas no fue en realidad absoluta entre los Estados europeos.

La Gran Bretaña estableció en 1816 una zona de protección alrededor de la Isla Santa Helena, con una anchura de 100 millas.

Por ambiciones sobre especies vivas marinas, otros Estados también fueron más allá las tres millas, como fueron los casos de Portugal y de Rusia.

La disparidad en la reclamaciones sobre mares, a las costas de los Estado, se hizo más evidente al iniciarse el nuevo siglo. Para

¹⁶ SZEKELY, Alberto, *DERECHO DEL MAR*, primera Edición, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, DF, 1991, pág.13

evitar que se instigara la confusión jurídica que empezaba a reinar en esta materia, lo cual podría fácilmente traducirse en conflictos en el mar, en 1930 la Liga de las Naciones decidió incluir el tema de la anchura del mar territorial que debía llevarse a cabo en La Haya, sobre la Codificación del Derecho Internacional.

En dicha Conferencia se llevó a cabo el primer intento de resolver el problema central del derecho del mar a nivel multilateral, pero fracasó. La diversidad sobre la cuestión en las posiciones de los Estados no permitió llegar a un voto. Las potencias marítimas tradicionales se aferraron a la regla de las tres millas para mantener el acceso al territorio de cualquier Estado. Otras delegaciones participantes favorecieron extensiones mayores que variaban entre tres y doce millas.

La cuestión tuvo que quedar a la suerte del derecho internacional consuetudinario, es decir, de las prácticas individuales de los Estados.

Las necesidades de combustible durante la Segunda Guerra Mundial impulsaron el desarrollo de tecnología para la explotación de los hidrocarburos submarinos, esto sembró en los Estados, la urgencia de reclamar las plataformas continentales e insulares adyacentes a sus costas. El primero en hacerlo fue Estados Unidos, a través de la Proclama Truman en 1945, por considerarlo de interés nacional, la gran mayoría de los Estados costeros del mundo también lo hicieron. Así a través de la práctica de los Estados se consagrara la costumbre jurídica internacional por la cual el Estado costero tiene derecho a su plataforma continental o insular, institución que no se encontraba regulada en el derecho del mar tradicional.

La Proclama Truman dio lugar a una serie de problemas que empezaron a poner en peligro el camino para el nuevo derecho del mar. La Primera y Segunda Conferencias de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, en 1958 y 1960 fueron un último intento para salvar la tradicional concepción.

"El primer fenómeno se presentó con la publicación misma de la proclama. El mismo día, otra Proclama Truman fue publicada por el gobierno de los Estados Unidos sobre temas de/ derecho de/ mar, en la que se trataba sin embargo de un asunto no relacionado con la plataforma continental. En esta segunda proclama se informaba de la intención de Estados Unidos de establecer, en el futuro, áreas de conservación específicas, contiguas a su mar territorial y sobre altamar, para la protección de ciertas especies vivas amenazadas por la sobreexplotación".¹⁷

Para algunos países en América Latina, la publicación simultánea de las dos proclamas significó que Estados Unidos reclamaba no sólo su plataforma continental sino, también, las aguas suprayacentes, es decir, el mar epicontinental. Esta interpretación era del todo errónea, pues con las dos proclamas, Estados Unidos no reclamaba la columna de agua encima de la plataforma ni un mar territorial mayor de tres millas establecido por su legislación. Tampoco establecía ninguna zona de jurisdicción o conservación a todo lo largo de su mar territorial. La segunda proclama se refería a ciertas áreas adyacentes a lugares concretos del mar territorial, que coincidían con aquellas donde se registraba la existencia de las especies amenazadas debido a la sobreexplotación. Sin embargo,

¹⁷ SZÉKELY, Alberto, DERECHO DEL MAR, Ob cit. pág. 15

varios países legislaron según esa equivocada interpretación. En este caso se encontraron : México en 1945, Argentina y Panamá en 1946, Costa Rica en 1948, Honduras y Brasil en 1950, Nicaragua en 1961 y Uruguay en 1969. En todos ellos, se reconoció que tales reclamaciones serían violatorias del derecho internacional porque constituían una apropiación unilateral de una porción considerable de altamar. Se sustituyeron por reclamaciones más apegadas a la práctica internacional de los Estados.

Aunque estas reclamaciones eran contrarias al Derecho Internacional, por ser también reclamaciones unilaterales de la cosa común, es decir, del altamar, eventualmente se convirtieron en antecedente de lo que, a través del llamado movimiento de las 200 millas, culminó con la consagración de la zona económica exclusiva como parte central del nuevo derecho del mar.

Algunos países llegaron al punto más radical, al reclamar verdaderos mares territoriales de doscientas millas sin dejar sobrevivir las libertades del altamar, este fue el caso de El Salvador en 1950, Ecuador en 1966, Panamá en 1967 y Brasil en 1970.

Perú es y ha sido uno de los grandes defensores de un mar territorial de doscientas millas.

Se dió una Primera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, con sede en Ginebra, del 24 de febrero al 27 de abril de 1958. Tuvo logros impresionantes porque pudo aprobar cuatro convenciones sobre mar territorial y zona contigua, plataforma continental, altamar y pesca, conservación de recursos vivos en

altamar, así como un protocolo facultativo sobre solución de controversias.

"El tema central que había sido el motivo principal para que se le convocara, es decir la controvertida cuestión de la anchura de/ mar territorial, fracasó rotundamente. La convención sobre el mar territorial y zona contigua carece de una disposición sobre la anchura del mar territorial, a pesar de que se pudiera inferir por el hecho de que a la zona contigua se le limita a un máximo de doce millas".¹⁸

Equivocadamente, se pensó que en un par de años se podía lograr un acuerdo aceptado ampliamente. Así se convocó a la Segunda conferencia de la ONU sobre Derecho del Mar, que se reunió también en Ginebra en 1960, en donde volvió a registrarse el mismo fracaso. No hubo acuerdo a pesar de que ya es de fondo desde entonces las propuestas de las doce millas habían de imponerse eventualmente, y por tercera vez la comunidad internacional tuvo que dejar el asunto en manos de la práctica unilateral de los Estados. Dicha práctica produjo una nueva norma consuetudinaria de observancia general, según la cual el Estado costero tiene derecho a un mar territorial de doce millas. Se aceptó y la razón fue porque para entonces, habían ya surgido temas relacionados con la conducta jurídica de los Estados en el mar, lo que significaba un reto aun mayor para la comunidad internacional.

1.9.- EL NUEVO DERECHO DEL MAR

En la década de los sesenta, la comunidad sufrió transformaciones radicales, tanto en su composición como en los

¹⁸ SZÉKELY, Alberto, DERECHO DEL MAR, Ob cit, pág. 15

bloques de poder que la constituían en sus necesidades y en sus realidades. El fenómeno que más influyó en tales transformaciones fue el programa que, a través de Naciones Unidas, llevó a la descolonización paulatina de gran parte del mundo, y por el que un gran número de países adquirieron la independencia.

Con la descolonización se formó un grupo mayoritario de Estados en el seno de la comunidad internacional, que pretendió y logró en cierta medida influir en la codificación y desarrollo del derecho internacional, hasta orientarlo a un progresismo que, en muchos de los casos, tratándose en su mayoría de sistemas dictatoriales muy conservadores, ni siquiera podrían intentar para sus propias instituciones jurídicas.

A lo anterior hay que añadir el fenómeno de la explosión demográfica, de la escasez de productos agrícolas, las injustas condiciones del comercio internacional y en general, la situación de dependencia económica de los países pobres respecto de los industrializados.

Ha sido precisamente en el campo del derecho del mar donde se han logrado mínimos resultados reales en la búsqueda de un nuevo orden internacional, ya que los esfuerzos en asuntos económicos en materia de comercio internacional son algo exiguos.

Con la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, reunida en Caracas en el verano de 1974, se formalizaron las propuestas, entre las cuales destacaban las que ofrecían como compromiso Canadá, Chile, India, Indonesia, México, Noruega y Nueva Zelanda, es decir, un grupo de Estados de todas las

regiones geográficas. En esta propuesta se buscaba la creación de una zona económica exclusiva. Más que su nombre, la clave de la negociación consistía en lograr un acuerdo sobre la naturaleza jurídica de la zona. Esto era imprescindible para que las dos partes opuestas confirmaran su consentimiento, pues las potencias desarrolladas temían una zona de mar territorial disfrazada, a la vez que la contraparte temía un alta mar disfrazado.

Una vez iniciadas las negociaciones, éstas fueron sostenidas entre los Estados que ofrecían la propuesta de compromiso que incluía por una parte un vasto "*Grupo de Estados Costeros*", presidido por México y, por la otra parte, las potencias marítimas desarrolladas con los Estados Unidos como su vocero.

El grupo de Estados Costeros compartía el interés de crear una zona en la que se pudieran asegurar verdaderamente los recursos. Ante la pretensión de la contraparte en el sentido de que la nueva zona se considerara una zona de altamar pero con excepciones a favor del Estado ribereño y la de aquellos pocos territorialistas, quienes defendían que la nueva zona altamar pero con excepciones a favor de los demás Estados como libertad de navegación. Los Estados costeros propusieron la tesis eventualmente triunfante, mediante el diseño de un lenguaje de que la zona de doscientas millas era una cosa sui generis, es decir, con su régimen jurídico propio, lo cual era factible ya que todas estas zonas denominadas territorial, altamar y la zona económica exclusiva no han sido creadas por la naturaleza misma sino por el designio humano.

En ellas el Estado costero ejercería derechos de soberanía sobre todos los recursos, sea que estuviesen en las aguas, en el

suelo o en el subsuelo de la zona, y recursos vivos o no vivos, renovables o no renovables.

Las mismas aguas no pertenecerían al Estado costero, a menos que pudiera darles un uso económico como la utilización de las corrientes marinas para la creación de energía.

"Estos derechos coexistirían con otros de que gozarían el resto de los Estados que componen la comunidad internacional, mismos que consistirían en preservar tres de las libertades fundamentales que existían en la zona cuando ésta era parte de altamar, es decir, las de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas. Estas libertades, a su vez, no podrían ejercerse en detrimento de los derechos de soberanía de/ Estado costero sobre los recursos".¹⁹

Inicialmente, la contraparte se opuso a una absoluta exclusividad sobre los recursos vivos. Para ello sostuvo que cuando un Estado costero careciera de la capacidad para capturar todo lo que una especie soportara sin poner en peligro su conservación, estos recursos se perdieran, ya que, al estar sujetos a los derechos soberanos de ese Estado costero, nadie más tendría acceso legal a ellos.

El argumento anterior era más que convincente. No solamente se perderían esos recursos para la humanidad, cuestión inaceptable dado a la hambruna y la escasez de alimentos, sino que el mismo

¹⁹ SZÉKELY, Alberto, DERECHO DEL MAR, Ob cit, pág. 15

Estado costero no obtendría ningún beneficio de sus derechos de soberanía sobre los excedentes.

Aún así los Estados arguyeron que los excedentes seguían perteneciendo al Estado costero. Rechazaron así la idea de la contraparte en el sentido de que los derechos del Estado costero sobre los recursos vivos eran preferencias con lo que los excedentes debían estar sujetos al régimen de libertad de pesca.

Defendieron la exclusividad, pero para evitar el desperdicio aceptaron que los excedentes se sometieron a la venta de licencias, por las que el Estado costero cobraría un beneficio económico real. Estos Estados se reservarían el derecho de escoger a quien vender licencias así como los términos de las mismas.

La zona económica exclusiva surgió como una nueva zona de jurisdicción nacional, y abarca una considerable porción de los océanos. Dentro del Texto Único Oficioso para fines de Negociación, se produjo la primera indicación de que se perfilaba un consenso sobre el concepto general de la zona. Se perfeccionó la fórmula y apareció eventualmente en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se abrió a la firma en la Conferencia en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982.

Los Estados no esperaron a que se adoptara y entrara en vigor la convención, para considerar que los acuerdos sobre la zona económica exclusiva formaban parte ya del derecho internacional positivo. Para todos los Estados, el texto de la Convención, no era sino un instrumento con una clara evidencia de lo que ya constituye la expresada voluntad de los Estados.

Así, la zona económica exclusiva se considera como una institución del derecho internacional positivo, haya o no convención en vigor sobre el derecho del mar, que ha sido consagrada como una nueva costumbre internacional, nutrida por la práctica unilateral, bilateral y multilateral, una gran cantidad de Estados han establecido como sus zonas las doscientas millas, adoptando como máximo lo establecido en el texto de la Convención.

Mientras tanto, la conferencia logró consolidar en la Convención otros consensos y acuerdos, sobre la preservación del medio marino, de la investigación científica marina, los límites de la plataforma continental, el establecimiento de un Tribunal sobre el Derecho del Mar y otros medios de solución pacífica de controversias de orden marítimo, así como el establecimiento de una autoridad internacional de los fondos marinos y el régimen para su explotación como patrimonio común de la humanidad.

CAPITULO II CONTAMINACIÓN MARITIMA

2.1.- EL MAR TERRITORIAL Y LAS DEMÁS ZONAS MARÍTIMAS ADYACENTES.

La superficie del planeta abarca aproximadamente quinientos diez millones de kilómetros cuadrados, cerca de las tres cuartas partes de esta superficie está ocupada por el mar; esto es, más de trescientos millones de kilómetros cuadrados. Laboratorio fecundo de la vida y escenario permanente de la historia.

Al ser los navegantes los primeros civilizadores de la humanidad, el mar continua como un factor de intercambio, de riqueza y progreso de los pueblos.

Posee el océano recursos que por si solos podrían resolver problemas vitales de la humanidad, al comenzar por el factor crucial del hambre, el mar es una fuente de alimentos y de materia prima, una vía de comunicaciones, una fuente de energía , representa un espacio estratégico y un anfiteatro de salud y de cultura.

En razón de la múltiple importancia del mar, los hombres fueron inducidos paso a paso, en la medida en que lo frecuentaban, a establecer diversas zonas con una reglamentación jurídica específica, tales como las aguas territoriales mismas que reconocen una distinción, en cuanto se componen de dos franjas autónomas. La primera franja abarca las entradas del litoral, bahías, puertos, radas, estuarios y ensenadas y se asimila a los ríos y lagos, son las aguas interiores o internas. La segunda franja sigue un contorno aproximadamente paralelo a la costa, tiene una anchura constante, delimita con la altamar y se encuentra menos vinculada a la tierra; es el llamado Mar Territorial.

Ambos tipos de aguas territoriales guardan diferencias de carácter jurídico, el derecho de paso inocente de los barcos extranjeros queda circunscrito

solamente al mar territorial, derecho que no existe en el caso de las aguas interiores y el que salvo en una hipótesis ha sido admitido; cuando esas aguas formaban parte del mar territorial o de la altamar como consecuencia, del trazado de líneas de base rectas, éstas se transformaban en aguas interiores.

En el mar territorial el Estado ribereño, con excepción del derecho de paso inocente, ejerce poderes parecidos a aquellos que detectan en su territorio terrestre, el mar territorial es parte de este territorio y está sujeto a la soberanía del Estado. Su extensión varía entre tres y doscientas millas náuticas medidas desde la línea de baja mar.

Las aguas interiores son las situadas dentro de las líneas de base del mar territorial. La soberanía del Estado comprende igualmente el espacio aéreo sobre su mar territorial, así como el lecho y subsuelo de este mar.

Con respecto al derecho de paso inocente, todos los buques extranjeros lo tienen por el mar territorial.

"Por paso inocente, se entiende la navegación a través de las aguas territoriales:

- a) Atravesándolo sin hacer escala ni entrar a aguas interiores;*
- b) Para dirigirse del altamar al mar nacional, o hacer escala en un puerto o rada;*
- c) Para ir de aguas nacionales hacia el altamar. El paso debe ser rápido e ininterrumpido, pero contra este requisito no van la detención y el fondeo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave".²⁰*

²⁰ DE AZCARRAGA, José L, *DERECHO INTERNACIONAL*, Segunda Edición, Editorial Ariel, Barcelona, 1970, pág.68.

El Estado costero posee facultades reglamentadoras sobre la navegación en el mar territorial, ya sea para garantizar la seguridad de la navegación, proteger las ayudas a la navegación, y los cables submarinos y tuberías, conservar los recursos vivos del mar, establecer canales de navegación sin contradecir las normas internacionales.

Esta facultad es particularmente importante para confinar determinadas rutas a navíos, especialmente peligrosos, que transporten sustancias nocivas.

La zona contigua es la parte de mar vecina del mar territorial, y sobre la cual el Estado costero puede ejercer una serie de competencias de carácter limitado. Estas competencias se refieren al control necesario para impedir y castigar posibles violaciones, dentro del mar territorial, a sus leyes y reglamentos en materia de aduanas, fiscal, migratoria o sanitaria. La extensión máxima de la zona contigua no podrá superar las veinticuatro millas, contadas a partir de las líneas de base de las aguas territoriales.

La plataforma continental debe ser considerada desde dos ángulos diferentes como concepto geológico, o sea, desde un punto de vista científico y como figura jurídica, dentro del área del derecho internacional del mar.

Desde un punto de vista científico, por plataforma continental se entiende, el área submarina adyacente a la costa de un estado ribereño, así como el lecho y el subsuelo respectivos, la cual penetra en el mar en una pendiente suave y cuyo límite exterior llega a unos 200 metros de profundidad.

Desde el punto de vista jurídico queda definida como el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior de 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.

Cuando haya problemas en la delimitación de la plataforma de Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, la solución se da de conformidad con el derecho internacional, tal como lo define el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia a través de Tratados, costumbres, jurisprudencia, principios generales del derecho y doctrina de los juristas, si no hay acuerdo, existe la obligación de someterlo a cualquiera de las vías de solución pacífica de controversias.

En la plataforma continental, el Estado costero tiene derechos exclusivos que la Convención de Montego Bay de 1982 llamada de Soberanía, de explotación de los recursos naturales, esto es, los recursos minerales y no vivos y del suelo y subsuelo y recursos vivos de especies sedentarias. Los Estados ajenos a la plataforma tienen derecho a tender cables submarinos y tuberías, pero el Estado Costero debe dar su aprobación.

Respecto la zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, donde el Estado costero goza de una serie de derechos que la Convención de 1982 enumera en el artículo 56 y son:

- ✓ Derecho de soberanía para fines de explotación, exploración, conservación de recursos naturales vivos y no vivos.
- ✓ Jurisdicción respecto a: establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, a la investigación científica marina y a la protección y preservación del medio marino.

Por altamar se entiende la parte del mar, más allá de los límites externos de la zona económica exclusiva, quedando hacia el interior de los Estados, además

de la zona económica exclusiva, el mar territorial y las aguas interiores de los Estados archipiélagos. El régimen jurídico del altamar comprende los principios de igualdad y libertad.

La igualdad significa que todos los Estados tienen los mismos derechos y las mismas obligaciones, independientemente de su tamaño y poder o de que tengan costas o sean países sin litoral.

La libertad de los mares se entiende en los siguientes aspectos principales:

- ✓ De pesca
- ✓ De navegación
- ✓ Tendido de cables y tuberías submarinas
- ✓ De sobrevuelo.
- ✓ Construcción de islas artificiales y otras instalaciones
- ✓ Investigación científica con fines pacíficos

2.1.1. LOS FONDOS SUBMARINOS

En la concepción tradicional, el régimen del fondo del océano no era más que un anexo del concepto vago de la libertad de los mares. El primer ocupante que lograra fincar una explotación se consideraba titular de ese espacio con exclusión de cualquier otro.

Existen dificultades, para arribar a un régimen satisfactorio para todos, pues en tanto que unos Estados se inclinan hacia una copropiedad común de todo el océano, incluyendo a los países que no tienen costas, otros se perfilan a que se reivindiquen porciones proporcionales para cada uno de los Estados. Unos están de acuerdo con la creación de una autoridad internacional que se encargue de autorizar la exploración y explotación exclusiva de los recursos minerales de la zona profunda del océano mediante el pago de cuotas, para auxiliar a la Autoridad

y al desarrollo de los países menos favorecidos, otros prefieren que se conserve una libertad absoluta para su aprovechamiento por cualquier Estado.

"Las recomendaciones que hacen cuerpos como la Comisión de Ciencia Marina de Estados Unidos, ponen de manifiesto que habrá una acción creativa, y existirá un control adecuado de esas zonas para evitar el abuso, la apropiación indebida, el despilfarro y la contaminación de las aguas por una explotación descuidada e irracional".²¹

2.1.2. LA PERSECUCIÓN CONTINUA, HOT PURSUIT, "DROIT DE POURSUITE"

Se entiende por derecho de persecución, la facultad de un Estado, para, continuar fuera de las aguas territoriales o de la zona contigua, la persecución de un barco extranjero, cuando tenga *"motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos"*²² del Estado en cuestión.

Existen condiciones de validéz de la persecución continua, éstas son seis:

- ✓ Que en el momento de iniciarse, el barco extranjero o una de sus lanchas se encuentre en el mar nacional, el mar territorial, la zona contigua o las aguas archipelágicas.
- ✓ Que si se inició en la zona contigua sea por infracción de alguno de los derechos para cuya protección se ha creado la zona contigua.
- ✓ El derecho de persecución solo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves del gobierno y autorizados a ese fin.
- ✓ Que la persecución sea ininterrumpida

²¹ SEPULVEDA, César, DERECHO INTERNACIONAL, Ob. Cit, pág. 214

²² *Ibidem* . Pág. 215

- ✓ Se considera interrumpida la persecución, cuando el barco extranjero entra en las aguas territoriales propias o de un Estado extranjero.
- ✓ El hot pursuit se aplica también, en forma similar, cuando se cometen infracciones en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental.

La persecución puede ser ejecutada por aeronaves que hubieren dado al buque la orden de detenerse o hubieran mantenido sin interrupción la persecución o bien, hayan sido relevadas en esta misión por otras aeronaves o buques del propio Estado.

Si un barco es arrestado fuera del mar territorial, en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, deberá ser debidamente indemnizado.

2.1.3. OTRAS INSTITUCIONES JURÍDICAS PARTICULARES EN ALTAMAR.

En caso de contaminación o algún otro incidente en que se vea inmiscuido un barco en altamar y que implique responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán u otra persona de servicio en el barco, solo se podrán establecer procedimientos penales o disciplinarios ante las autoridades del Estado de la nacionalidad de las personas objeto de acusación.

Si se trata de procedimiento disciplinario, el Estado competente podrá retirar el certificado del capitán o un certificado de competencia o incluso una licencia. Si se trata de apresamiento o retención del buque, sólo el Estado del pabellón podrá ordenarlos.

Las obligaciones del Estado en materia de seguridad de la navegación no se limitan a la prevención de accidentes y al castigo de los responsables de

violación a las normas de seguridad, sino que también debe vigilar que los barcos de su nacionalidad respondan a la obligación de prestar auxilio a personas en peligro, dirigiéndose a donde se encuentren, si puede hacerlo la tripulación sin grave peligro para el buque.

2.2 ZONA, LOS FONDOS MARINOS Y OCEÁNICOS

La zona aparece definida en la Convención de 1982 como los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional. La zona se puede considerar como una res communis omnium, ya que ningún Estado puede reivindicar o ejercer soberanía o derechos soberanos sobre parte alguna de la zona o sobre sus recursos, de acuerdo al artículo 137,1 de la Convención de 1982. Tanto la zona como sus recursos son considerados patrimonio común de la humanidad. Sólo se explotan en beneficio de la humanidad y con fines exclusivamente pacíficos.

Ninguna de las normas relativas a la reglamentación de la zona afectará la condición jurídica de las aguas suprayacentes o del espacio aéreo situado encima de ellas.

"La convención del 82 tiene también una serie de disposiciones relativas a garantizar los derechos e intereses legítimos de los Estados costeros, y a reglamentar temas como la investigación científica marina, la transmisión de tecnología y la protección de medio marino, de la vida humana y todo lo relativo al aprovechamiento de los recursos".²³

2.3.- LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO.

²³ SEARA, VAZQUEZ, Modesto, *DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO, Segunda Edición.* Editorial Porrúa. S.A., México, 1997, pág.207.

Hablar de la contaminación del medio ambiente es ya común, pero la necesidad de adoptar normas generales tendientes a impedirla se ha convertido en algo cada vez más urgente, sobre todo en lo concerniente al medio marino, donde las únicas medidas eficaces son las que se toman en el plano internacional.

El mayor peligro a largo plazo, de la contaminación marina, consiste en la posibilidad de alterar el equilibrio ecológico del océano, de manera que su utilidad para el hombre se vea seriamente disminuida.

El equilibrio ecológico de los océanos puede alterarse de diversas maneras. Algunos contaminantes envenenan a los animales y a las plantas al contacto. Otros, exigen tanto oxígeno, esencial para la vida de los animales marinos que provocan la muerte por asfixia. Otros, estimulan el desarrollo de una sola especie que consume o envenena a otras especies.

Los daños de la contaminación pueden presentarse en esa forma y en otras, con efectos muy amplios, que pueden igualmente extenderse a todo el planeta.

La contaminación se ocasiona principalmente al introducirse sustancias contaminantes a ríos que desembocan en el mar, o directamente a las aguas marinas mediante tuberías o estructuras de desagüe, como los desechos industriales y domésticos, otros contaminantes son acarreados hasta el mar por el efecto del viento, como sucede con la mayor parte del Diclorodifeniltricloroetano ó DDT que llega al océano, otro factor son los desechos evacuados directamente de los buques, aeronaves y plataformas; otra es provocada por buques y por la explotación de los fondos marinos sujetos a jurisdicción nacional.

2.4 ELIMINACIÓN DE DESECHOS INDUSTRIALES Y DOMÉSTICOS.

La creciente industrialización, el crecimiento demográfico, el asentamiento de la población en zonas costeras ha provocado una mayor descarga de desechos en el mar.

En un cuestionario sobre contaminación marítima que las Naciones Unidas hizo llegar a los países, se mencionó que al Río Hudson y de ahí al mar, iban aguas negras sin tratar.

Se decía que fuentes en Nueva York y Nueva Jersey producen desechos industriales, provenientes principalmente de industrias petroquímicas, de papel, enlatadoras de carne e industrias químicas. También se decía que el estuario del Río Delaware recibía alrededor de medio millón de kilogramos diarios de desechos carbonosos en el primer estadio de tratamiento. Por otra parte se señaló que el aumento de las aguas de drenaje destruyó criaderos de ostras en California en la Bahía de Humboldt y estos son sólo algunos de los efectos producidos por la contaminación.

Los daños que producen los desechos industriales y domésticos dependen de su composición química, su estado físico, de los sistemas empleados en las descargas así como el lugar de las mismas y las condiciones ambientales.

*"Algunos de los efectos más comunes de la eliminación de desechos industriales y domésticos en el mar, es una fertilización excesiva de la zona afectada y el envenenamiento de algunas especies, mismas que, al ser consumidas por el hombre, pueden afectar seriamente su salud."*²⁴

Por lo que respecta al primero de los efectos mencionados, una de las tantas consecuencias de este tipo de contaminación consiste en fertilizar en exceso el medio marino por la exagerada aportación de materias nutritivas, que

²⁴ SOBRAZO, Alejandro, *REGIMEN JURIDICO DEL ALTAMAR*, Ob. Cit, pág. 94

fomenta el desmesurado aumento de fitoplancton, que ocasiona floración o marea roja, que si bien puede producirse naturalmente, se ha vuelto más frecuente ahora que el hombre arroja al mar diversos nutrientes.

Las floraciones van acompañadas de olores desagradables, pueden ocasionar serios estragos en las zonas turísticas y a la pesca de los puntos donde aparecen. Además, al término de la floración, la descomposición del material orgánico puede causar una desoxigenación del agua.

En las últimas décadas se han creado procesos para tratar aguas negras con objetivos estéticos o con fines de salud pública, dejando atrás la prevención del daño ecológico. El tratamiento primario, de aguas negras elimina una gran cantidad de materiales sólidos, pero sólo elimina un 10% del fósforo, que es un fertilizante de importancia. El tratamiento secundario elimina un 30% del contenido de fósforo. Los nutrientes restantes del flujo son más elevados que aquellos nutrientes naturales en las aguas receptoras. El desarrollo fertilizado del fitoplancton puede así, reconstruir el material orgánico por medio de la fotosíntesis y producir tanto o más que el que se eliminó, a un gran costo, de las aguas negras en la planta de tratamiento. Pero al parecer, la única solución a largo plazo, para este problema de contaminación, es el tratamiento terciario así como la utilización de los nutrientes del drenaje doméstico.

Existen productos químicos inorgánicos que se agregan al medio marino en calidad de desechos industriales. Entre los metales pesados, los que más probabilidad tienen de contaminar son el cobre, el mercurio, el cadmio, el plomo, el estaño, el vanadio, el cromo, el molibdeno, el manganeso, el níquel y el cobalto. Un metal es tóxico si resulta perjudicial para el metabolismo de las células al exceder de cierta concentración. Casi todos los metales son tóxicos en altas concentraciones aunque hay otros que son venenosos en concentraciones bajas.

El cadmio es un metal que se presenta como la mayor amenaza del futuro para la vida marina, su poder letal se puso de manifiesto por primera vez en Japón donde murieron unas 500 personas de Itai-itai, o sea envenenamiento por cadmio.

Gran parte del cadmio en los cadáveres tuvo su origen en fundiciones de zinc. La fundición de zinc produce desechos de cadmio que desembocan en ríos y luego son llevados a siembras de arroz incorporándose así al alimento humano.

Ya en el organismo, el cadmio se concentra en riñones y en el hígado, en los huesos donde reemplaza al calcio por tener una composición química similar, y cuando esto sucede los huesos se debilitan y pueden romperse al toser.

"El cobre, otro metal pesado no se encuentra con frecuencia en altas concentraciones en el mar, pero cuando así sucede puede tener efectos muy graves. El caso más dramático tuvo lugar en mayo de 1965 frente a costas holandesas, en esa ocasión sulfato de cobre industrial fue derramado en el mar, aumentando ahí en más de cien veces la concentración natural de cobre, En lugar de dispersarse, el cobre se desplazó formando una masa homogénea y llevando la destrucción a su paso junto a la costa. Alrededor de 100 mil peces muertos fueron encontrados en las playas y otros nadaban de manera descoordinada. Grandes criaderos de mejillones fueron destruidos y algunas especies de plancton murieron en grandes cantidades".²⁵

Sin duda el caso más conocido relacionado con los graves efectos del mercurio, tuvo lugar en Japón, donde hubo 111 casos de envenenamiento, 41 personas murieron debido al consumo de crustáceos y peces de la Bahía de Minimata ya que las aguas se contaminaron por desechos de una fábrica de acetaldenidos, que había utilizado óxido de mercurio,

²⁵ SOBRAZO, Alejandro, *REGIMEN JURIDICO DEL ALTAMAR*, Ob. Cit, pág. 98

Los desechos procedentes de fuentes urbanas e industriales pueden contener contaminantes de toda clase, un ejemplo son las aguas negras domésticas, excepto residuos térmicos y substancias radioactivas.

Estos tipos de contaminación, después de haberse creado el espacio marítimo de la zona económica exclusiva, afectan en forma directa, más que el altamar, los esteros y las aguas costeras. Sin embargo, las graves consecuencias que recaen en la vida marina no se limitan a las aguas cercanas a la costa ya que la población marina depende directa o indirectamente de aguas que cubren la plataforma continental.

A medida que se aniquila la vida marítima de estas aguas, por efectos de la contaminación, se afecta toda la productividad del mar. Esto debe ser motivo de preocupación. En una publicación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), se señala que en general, la contaminación química de los océanos parece estar localizada y que las peores condiciones se concentran en estuarios y zonas costeras de regiones industriales, donde son evidentes los cambios ecológicos.

2.5 VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS.

El vertimiento es la evacuación deliberada de desechos y otras materias en el mar, desde aeronaves, buques, plataformas y otras construcciones marítimas, así como los hundimientos deliberados de aeronaves, buques, plataformas y construcciones en el mar.

Existen dos métodos de vertimiento de desechos de buques: desechos que se dispersan y desechos que se encierran en contenedores. Estos se distinguen de aquellos descargados desde la costa, en que los primeros se evacuaban en aguas internacionales, tal situación, al menos era cierta antes de que se adoptara la zona económica exclusiva en el ámbito internacional.

Por ejemplo, en abril de 1970, el entonces Presidente de Estados Unidos, Richard Nixon, solicitó un estudio al Consejo de Calidad Ambiental. Aquí se señaló que el volumen de desperdicio vertido en el océano aumentaba rápidamente. Muchos desperdicios eran tóxicos para la vida marina, peligrosos para la salud humana y desagradables estéticamente, todo indicaba que el volumen de desperdicios vertidos aumentaría debido a una menor capacidad de los lugares propios para la disposición de desechos, a la carencia de lugares cercanos en tierra, mayores costos y problemas políticos en la adquisición de nuevos sitios.

"Se señaló que el daño al ambiente marítimo sería grande a largo plazo. La acción doméstica e internacional era necesaria para poder controlar el vertimiento en el océano, Estados Unidos debía mostrar su preocupación por medio de una acción doméstica fuerte mediante la implementación de la política recomendada y que los controles internacionales eran necesarios para hacer frente de manera efectiva y comprensiva a la contaminación causada por el vertimiento en el océano".²⁶

La práctica de evacuar desechos industriales en el océano, desde buques, ha crecido y representa una amenaza a la vida marítima. El hecho de que unos cuantos contenedores comiencen a filtrar desechos puede resultar inocuo, pero si lo hacen muchos simultáneamente, ello puede tener graves consecuencias para la vida marítima de la zona.

El vertimiento de explosivos y armas químicas biológicas así como otros residuos militares obsoletos o peligrosos es una práctica frecuente. Estos residuos pueden ser materiales orgánicos, agentes de guerra biológica y química, metales pesados, sustancias petroquímicas, agentes desfoliadores, explosivos vencidos, plaguicidas, objetos sólidos, materiales inorgánicos de establecimientos militares. Por otra parte, resulta explicable que en virtud del secreto de las operaciones

²⁶ SOBRAZO, Alejandro, *REGIMEN JURIDICO DEL ALTAMAR*, Ob. Cit, pág. 104

militares, se ignore la índole química y toxicológica exacta de tales desechos y los detalles sobre su eliminación en el mar.

En 1970 Estados Unidos hundió en el Atlántico, a 283 millas de la Costa de Florida, un buque obsoleto tipo Liberty, el Le Baron Russell Briggs, cargado de 12,540 cohetes de gas nocivo para el sistema nervioso y un contenedor de gas VX.

El entonces Secretario General de las Naciones Unidas, U Thant declaró que la evacuación del gas en mar abierto, significaba una violación a una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas y a la Convención sobre el Alta Mar de 1958.

Al respecto, el Departamento de Estado emitió una declaración en la que defendió el derecho de Estados Unidos a verter el gas en el mar, aunque después lo lamentó. En el documento se decía que el Departamento de Estado llegó a la conclusión de que la evacuación en el mar de 16,000 pies de profundidad no violaba a la Convención, ni ninguna otra norma de derecho internacional, o alguna obligación con las Naciones Unidas u Organizaciones Internacionales.

Afortunadamente la evacuación de este tipo de desechos, independientemente de la forma que tengan, ya sean sólidos, líquidos, gaseosos o vivientes, están ahora prohibidos en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de Desechos y otras materias.

2.6 HIDROCARBUROS HALOGENADOS

Los hidrocarburos halogenados, como el Diclorodifeniltricloroetano ó DDT juegan un papel relevante en la alimentación y salud humana y desde hace algún tiempo han comenzado a ejercer sobre el medio marino una influencia nociva y de

no someterse con oportunidad su empleo a una reglamentación, son susceptibles de provocar daños irreparables sobre los productos vivos del mar.

Estos productos como plaguicidas e insecticidas son acarreados por las corrientes de agua que desembocan en los océanos y por la acción de los vientos hasta en un 50%. Puesto que las propiedades de estos productos perduran durante años, al irse acumulando en los productos marinos provocan enfermedades tóxicas a la persona que lo ingiere.

Los PCB son los isómeros clorados de bifenilo*. Sus usos industriales dependen de sus características únicas, ya que poseen gran estabilidad, ininflamabilidad, poca solubilidad en agua y poca volatilidad así como una dieléctrica[†] alta. Estos, se utilizan en sistemas cerrados, son recuperables o también en usos dispersivos en los que hay pérdida a veces total en el medio ambiente. Sus efectos son iguales a los del DDT.

Se ha calculado que el Río Mississippi transporta al Golfo de México 10 toneladas métricas de residuos de DDT por año y que la producción total de los ríos norteamericanos puede ascender al doble de la cifra mencionada.

2.7 EXPERIMENTOS NUCLEARES EN ALTAMAR

Los experimentos nucleares realizados por ciertos Estados en islas ubicadas en el Océano Pacífico han venido a plantear problemas muy delicados de tipo jurídico. Esto se analiza desde un doble punto de vista: en lo que concierne a la legalidad de las pruebas en los territorios en que se realizan y si estos experimentos son permisibles de acuerdo con las normas de Derecho Internacional.

* Isómeros clorados de Bifenilo. Substancias de igual composición química pero con propiedades diferentes.

† Dieléctrica, co. Dícese del cuerpo aislador de la electricidad

Algunos autores ... *"han expuesto detallados argumentos tendientes a fundar la legalidad de los experimentos mientras que otros sostienen que ellos están en pugna con diversos preceptos de/ Derecho del Mar ya que es imposible conciliar las pruebas que afectan grandes zonas de mar, con el principio de libertad de los mares. La opinión contraria entraña un serio retroceso que ataca los intereses de la comunidad internacional"*.²⁷

Independientemente de que si los perjuicios causados a la navegación mundial hasta ahora hayan sido escasos, esto no debe influir en el juicio que se emita sobre la legalidad o ilegalidad de la conducta, sino que el mismo debe basarse en las características de la institución. Ningún Estado puede pretender derechos exclusivos sobre zonas de altamar, ni ejercer actos que impidan que buques de otra nacionalidad hagan uso de sus derechos en esa área o espacio. El Estado que pretenda defender la legalidad, en las pruebas atómicas en altamar, realizadas por algún país, difícilmente puede aportar elementos en contra de que otros Estados realicen explosiones semejantes. La realización de experimentos nucleares en el mar va en contra de la libertad de navegación. También la libertad de pesca se ve afectada desde el momento en que gran parte del altamar se cierra durante largos periodos ya que a los Estados se les prohíbe la pesca en esa área, a causa de vedas.

Desafortunadamente, las explosiones atómicas provocan estragos en la flora y fauna marítima, estragos que podrían convertirse en alarmantes si se hiciesen más frecuentes las pruebas por parte de uno o varios países.

Otra consideración en contra de las pruebas atómicas, es el efecto adverso directo o indirecto en contra del hombre.

²⁷ SOBRAZO, Alejandro. *REGIMEN JURIDICO DEL ALTAMAR*. Ob. Cit, pág. 94

El difícil desvirtuar argumentos que se basan en experimentos nucleares y que se justifican por tratarse de necesidades impuestas por la guerra fría. Es una consideración de tipo político que no afecta el régimen general del altamar en tiempo de paz. Consideraciones así no deben influir en principios generales por ser una amenaza al Derecho Internacional volviéndolo con ello inestable ya que se variarían las normas según las dictara la conveniencia de cada parte, en una determinada situación.

2.8 CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS.

Este problema se ha venido incrementando al grado de que gracias al fenómeno de la intercomunicación de las aguas, casi en todas partes se detectan huellas de contaminación causada por petróleo.

El problema más grave que afronta el mundo marítimo se refiere a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Esto trae consecuencias: afecta seriamente la fauna y flora marítima, provoca perjuicios económicos a los centros turísticos cuyas aguas se encuentran contaminadas y existe peligro de incendio.

"Por hidrocarburos debe entenderse petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel oil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación".²⁸

CAUSAS.- Los factores generadores del problema son de dos tipos: los intencionales y los accidentales, esto es, dependen de un acto de voluntad o de accidentes que se presentan en la navegación, en el manejo de los hidrocarburos o en la explotación de yacimientos petrolíferos submarinos.

²⁸ SOBRAZO, Alejandro, *REGIMEN JURIDICO DEL ALTAMAR*, Ob. Cit, pág. 94

Existen ocho fuentes de penetración de hidrocarburos en el mar y la contaminación de sus aguas, señaladas por la organización Consultiva Marítima Intergubernamental, estas son:

- ❖ Yacimientos petrolíferos submarinos: los hidrocarburos pueden desparramarse por rezumamiento natural o bien como resultado de operaciones de producción petrolera mar adentro.
- ❖ Sinistros en el mar como naufragios y abordajes de buques;
- ❖ Buques tanque⁴: descarga de hidrocarburos para las operaciones de limpieza y de deslastro. El buque tanque es un vehículo flotante apto para la navegación. Es una universalidad que encierra al patrimonio marítimo o fondo de comercio.
- ❖ Buques: limpieza y lastro de los tanques de combustible líquido y la descarga de las aguas de lastre contaminadas y de las aguas de lavado.
- ❖ Terminales: los derrames de hidrocarburos que pueden producirse al realizarse operaciones de carga, descarga y de toma de combustible de buques.
- ❖ Operaciones de trasvase de hidrocarburos de un buque tanque a otro
- ❖ Fuentes terrestres, como aceites lubricantes
- ❖ Precipitaciones de residuos de hidrocarburos procedentes de la atmósfera.

El transporte de petróleo por mar, comenzó a plantear problemas por contaminación hasta hace algunos años al aumentar el número de buques tanque así como su tamaño.

En marzo de 1967 el mundo se percató del peligro potencial que implicaban los grandes petroleros. Tal fue el caso del naufragio del Torrey Canyon, de 188,000 toneladas, frente a las costas inglesas, lo que puso de relieve

la nueva amenaza de contaminación de petróleo causada por el tamaño de los buques cisternas.

El impacto de los accidentes por petróleo sobre el medio marino, puede ser de graves consecuencias, no sólo por la cantidad de petróleo derramada, sino, porque esa cantidad se vierte en muy breve tiempo, en una zona de mar muy reducida.

Con el avance de la tecnología de aguas profundas y a medida que las exploraciones se alejan más de la costa, la industria petrolera ya no contempla las zonas profundas como una alternativa en materia de energéticos sino como una necesidad.

"Pese a los adelantos de la técnica, dada la creciente explotación de la plataforma continental y el avance constante hacia aguas más profundas y de condiciones más difíciles, resulta explicable que en forma esporádica haya accidentes que tengan efectos de cierta magnitud sobre el medio marino".²⁹

⁴ buque tanque es un vehículo flotante apto para la navegación. Esto es universalidad que encierra al patrimonio marítimo o fondo de comercio.

²⁹ RUSSELL, Sir. Frederick, ADVANCES IN MARINE BIOLOGY. Primera Edición, Academic Press. Londres, 1972, pág. 70

CAPITULO 3

3.1 REGLAMENTACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL

La división de las esferas de actuación del individuo y del Estado en dos ámbitos, el nacional y el internacional, es consecuencia de la cada vez más intensa comunión que el hombre práctica con sus semejantes en todos los órdenes de la vida tanto profesional, ético, comercial, ideológico, cultural, etc. De las actuaciones individuales, los Estados han tenido que contemplar ciertos problemas a modo de planteamientos de conjunto que afectan a comunidades de Estados.

Esto es sobremanera patente en el Derecho Marítimo, ya que en su esencia se encuentra la realización del tráfico. Si a ello se suma la repercusión provocada por los progresos técnicos como la aviación, telegrafía, etc., aplicados al tráfico marítimo, se explica la razón de que muchas cuestiones de Derecho Marítimo estén reglamentadas en términos de Derecho Internacional. De ahí que los Estados interesados asuman la obligación de incorporar a sus respectivos acervos legislativos nacionales, las normas convenidas a escala internacional o la de hacer cumplir aquellas normas en sus respectivos ámbitos de soberanía.

Se trata de convenios y tratados internacionales que afectan extremos concretos del Derecho Marítimo.

En la jerarquía de las normas que integran nuestro ordenamiento jurídico vigente, existen normas fundamentales o constitucionales, normas secundarias y normas terciarias o reglamentarias.

Estas dos últimas categorías pueden comprender normas federales y normas locales correspondientes a los Estados miembros de la Federación Mexicana.

Las normas fundamentales se encuentran en la Constitución General de la República y en los Tratados Internacionales que sean acordes con ella. Con el fundamento en el Art. 133 Constitucional.

"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".³⁰

Tanto en la Constitución como en los Tratados existen normas marítimas, secundarias y reglamentarias, tienen el carácter de normas federales, por disposición de las fracciones X, XIII y XVIII del artículo 73 constitucional. Este artículo atribuye al Congreso de la Unión la facultad de legislar en materia marítima. Nuestra principal ley secundaria es la Ley de Navegación. Si nuestras disposiciones constitucionales entran en conflicto con leyes extranjeras, la solución será del dominio del Derecho Internacional.

3.2 EL PRINCIPIO DE LA PREVENCIÓN:

Todos los ecologistas coinciden en que el principio de la prevención es una regla fundamental en la protección del medio ambiente. Por ejemplo, la recomendación 70 del Plan de Acción de Estocolmo de 1972, expresa la importancia de que los gobiernos recuerden o tengan siempre presente que existen ciertas actividades que afectan seriamente al medio ambiente. Se recomienda hacer evaluaciones minuciosas de la magnitud de tales efectos climáticos y que el gobierno difunda sus hallazgos.

³⁰ CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Cuarta Edición. SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN, Febrero 1998, México D.F, pág. 148

Esta declaración busca satisfacer la necesidad de un criterio y unos principios comunes que ofrezcan a los pueblos del mundo inspiración y guía para preservar el entorno humano. Proclama que:

- ✓ La protección y el mejoramiento del entorno humano es una cuestión fundamental que afecta al bienestar de los pueblos y al desarrollo económico del mundo entero.
- ✓ Se ha llegado a un punto en que los actos deben orientarse a los daños provocados niveles peligrosos de contaminación del agua, el aire, la tierra y los seres vivos.
- ✓ Para llegar a esto será menester que ciudadanos y comunidades, empresas e instituciones acepten las responsabilidades que les incumben y que todos ellos participen equitativamente en la labor común.

Corresponde a las administraciones locales nacionales, dentro de sus respectivas jurisdicciones, la mayor parte de la carga en cuanto al establecimiento de normas y la aplicación de medidas en gran escala sobre el medio. También se requiere la cooperación internacional con el objeto de allegar recursos que ayuden a los países en desarrollo a cumplir su cometido. Existen muchos problemas relativos al medio que por ser de alcance regional o mundial o por repercutir en el ámbito internacional común, requieren de una amplia colaboración entre los nacionales y la adopción de medidas por las organizaciones internacionales en interés de todos.

La conferencia establece que los gobiernos se esfuercen para preservar y mejorar el medio ambiente en beneficio de la humanidad.

Expresa convicciones comunes traducidas en principios de los cuales los cinco primeros están dirigidos a otras materias y es a partir del sexto, que se inicia la protección al ambiente.

PRINCIPIO 6 . Debe ponerse fin a la descarga de sustancias tóxicas o de otras materias en concentraciones tales que el medio no pueda neutralizarlas, para no causar daños graves irreparables a los ecosistemas.

PRINCIPIO 7 . Los Estados deberán tomar todas las medidas posibles para impedir la contaminación de los mares por sustancias que puedan poner en peligro la salud humana dañar los recursos y la vida marina, menoscabar las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otras utilizaciones legítimas del mar.

PRINCIPIO 11 . Las políticas ambientales de todos los Estados, deberán estar encaminadas al aumento del potencial de crecimiento de los países en desarrollo y no deberán menoscabarlo. Estados y organizaciones deben tomar medidas pertinentes hasta llegar a un acuerdo para hacer frente a las consecuencias económicas que pudieran resultar en los planos nacional e internacional, de la aplicación de medidas ambientales.

PRINCIPIO 21 . De conformidad con la Carta de las Naciones Unidas y con los principios del Derecho Internacional, los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus propios recursos en aplicación de su propia política ambiental y la obligación de asegurar que las actividades que se lleven dentro de su jurisdicción no perjudiquen a otros Estados.

PRINCIPIO 22 . Los Estados deben cooperar para continuar desarrollando el Derecho Internacional en lo que se refiere a la responsabilidad y a la indemnización a las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales que las actividades realizadas dentro de la jurisdicción causen a zonas fuera de ésta. Los Estados deben cooperar, mediante acuerdos multilaterales o bilaterales, para controlar, evitar, reducir y eliminar efectos perjudiciales, que

las actividades que se realicen en cualquier esfera puedan tener para el medio, teniendo en cuenta la soberanía e intereses de los Estados.

Con respecto a las recomendaciones de Estocolmo sobre la ordenación de los recursos naturales y sus relaciones con el entorno nos interesan los siguientes:

Recomendación 48 . Se recomienda que los gobiernos y el Secretario General de las Naciones Unidas, en cooperación con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación así como organismos de asistencia para el desarrollo, tomen medidas con objeto de lograr la cooperación internacional para las investigaciones, el control y la regulación de los efectos secundarios de las actividades nacionales de utilización de los recursos, cuando afecten a los recursos acuáticos de otras naciones.

- o Los estuarios, las zonas pantanosas intermareales y otras zonas costeras desempeñan una función esencial para la conservación de varias especies marinas.
- o La descarga de productos químicos tóxicos, metales pesados y otros desechos puede incluso, afectar recursos de altamar.

Recomendación 71 . Se recomienda que los gobiernos utilicen los mejores medios practicables de que dispongan para reducir al mínimo la descarga de sustancias tóxicas o peligrosas en el medio, especialmente si se trata de sustancias persistentes, como metales pesados y compuestos organoclorados hasta que se demuestre que su descarga no dará lugar a riesgos inaceptables, a no ser que su utilización, sea esencial para la salud humana o la producción de alimentos.

Recomendación 72 . Se recomienda que, al establecer normas respecto de los agentes contaminantes de importancia internacional, los gobiernos tengan en cuenta las normas pertinentes propuestas por las organizaciones internacionales competentes y concierten con otros gobiernos interesados, la planificación y ejecución de programas de lucha más allá de la jurisdicción nacional en la cual son descargados.

En relación a la contaminación del mar se puede encontrar la siguiente recomendación :

Recomendación 86 . Se recomienda que los gobiernos con la asistencia y la orientación de los órganos competentes de las Naciones Unidas, en particular el Grupo de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación Marina (GESAMP).

- ✓ Acepten y apliquen los instrumentos de que se dispone sobre el control de las fuentes marítimas de contaminación del mar.
- ✓ Dispongan que los buques que enarbolan sus pabellones y los buques que operan en zonas sometidas a su jurisdicción, cumplan las disposiciones de tales instrumentos y que se adopten disposiciones para examinar la eficacia de las medidas internacionales existentes y propuestas, relativas al control de la contaminación del mar y para revisarlas según sea el caso.
- ✓ Dispongan que se controle el vertimiento de desechos en el océano efectuado por sus nacionales en cualquier lugar, o por cualquier persona en zonas situadas bajo su jurisdicción y sigan trabajando con objeto de terminar y poner en vigor un instrumento general para el control del vertimiento de desechos en el océano.

- ✓ Apoyen las actividades nacionales de investigación y vigilancia que contribuyen a la realización de programas internacionales convenidos de investigación y vigilancia del medio marino.

Entre las recomendaciones sobre el desarrollo y el entorno están :

Recomendación 103 . Se recomienda que los gobiernos tomen las medidas necesarias para que:

- ✓ Todos los Estados que participen en la Conferencia convengan en no invocar preocupaciones de orden ambiental como pretexto para aplicar políticas comerciales discriminatorias o para limitar el acceso a los mercados, y reconozcan, además, que la carga que impongan las políticas ambientales de los países industrializados no deberán transferirse, ni directa ni indirectamente, a los países en desarrollo. Como norma general, ningún país resolverá ni desatenderá sus problemas ambientales a expensas de otros países.
- ✓ Deben establecerse normas ambientales al nivel que sea necesario para salvaguardar el medio, sin que tales normas estén destinadas a obtener ventajas comerciales.

Recomendación 106 . Se recomienda que:

- Los gobiernos de los países en desarrollo examinen las nuevas oportunidades que se ofrezcan para establecer industrias que gocen de ventajas relativas en razón de consideraciones ambientales y que las normas internacionales sobre el medio se apliquen con especial vigor para que no se creen en esos países problemas de contaminación.

3. 3 ACUERDO DE COOPERACIÓN ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA SOBRE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO POR DERRAME DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS.

Conscientes ambos gobiernos de lo importante que es preservar el medio marino y los organismos vivos que en él habitan y reconociendo que la contaminación de dicho medio por hidrocarburos o por otras sustancias nocivas puede afectar las condiciones ecológicas del mar, en perjuicio de sus recursos naturales y, además, puede constituir una amenaza a la salud humana, se convino, establecer un Plan Conjunto de Contingencia, firmado en México, D.F., el 24 de julio de 1980.

El plan se enfoca a desarrollar medidas que permitan tratar incidentes contaminantes y a dar una respuesta adecuada siempre y cuando se altere o afecte el medio marino de una o ambas partes.

"Por medio de una parte, debe entenderse el área del mar, incluida la costa adyacente, que se encuentra del lado de su frontera marítima establecida con la otra parte o con otros Estados, y dentro de las doscientas millas, náuticas medidas desde las líneas de base desde donde se mida su mar territorial".³¹

Ambas partes, se comprometen a cooperar para prevenir y combatir los efectos en el medio marino de accidentes contaminantes. Así mismo, se obligan a intercambiar información actualizada y a consultarse para garantizar una adecuada cooperación entre las autoridades competentes en relación a los asuntos comprendidos en el Acuerdo Art. IV.

³¹ Cfr. SOBRAZO. Alejandro, *REGIMEN JURIDICO DEL ALTA MAR, Primera Edición, Editorial Porrúa S.A, México, 1985, pág. 100*

En el artículo V se menciona a las autoridades a quienes compete la coordinación del plan. Por parte de México, compete a la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca y a otra u otras dependencias del Gobierno, según la naturaleza del agente contaminante. Por parte de Estados Unidos, a la Guardia Costera al Equipo Nacional de Respuesta y a varias dependencias auxiliares.

Al ocurrir un accidente contaminante, sólo las autoridades coordinadoras en cuyo medio marino se produzca o cuyos efectos ahí se adviertan, tendrán facultades ejecutivas para actuar dentro de su área y siempre se recomienda a sus Gobiernos las medidas necesarias para controlar el incidente, Art. VI.

Para que se dé una respuesta conjunta, las partes así lo deben convenir y ninguna disposición del Acuerdo se interpretará en el sentido de afectar los derechos y obligaciones de las partes conforme a tratados, que están en vigor para ellas, ni sus respectivas posiciones relacionadas con el Derecho del Mar, según el artículo IX.

Dentro de éste acuerdo existen los funcionarios federales que reciben el título de "Coordinador en el lugar del incidente", las partes los designan, sin esperar a que ocurra éste.

Entre las funciones del coordinador en el lugar del incidente, están:

- ✓ Coordinar y dirigir acciones encaminados a la detección y a las operaciones de respuesta al incidente;
- ✓ Autorizar el uso de dispersantes y de otros productos químicos, cuando así sea conveniente;
- ✓ Determinar la ubicación y características del contaminante, así como los recursos disponibles y los necesarios.

- ✓ Determinar el impacto sobre la salud, el bienestar público y los recursos naturales.
- ✓ Informar permanente y detalladamente al Equipo de Respuesta Conjunta sobre el incidente y de la operación de respuesta.

3.4 CONVENIO SOBRE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y MATERIAS.

Se entiende por vertimiento, toda evacuación de desechos y otras materias que se hace deliberadamente en el mar, así como todo hundimiento intencional de buques, aeronaves, plataformas y otras construcciones en el mar.

Existen dos métodos de vertimiento de desechos desde buques:

- ✓ Desechos que se dispersan
- ✓ Desechos que se encierran en contenedores, evacuados en aguas internacionales y que con frecuencia son desechos altamente tóxicos.

Ya desde hace tiempo, este problema comenzó a preocupar seriamente en diversos ámbitos, y que si no se tomaba medida alguna y continuaba aumentando el vertimiento de desechos en el mar, el daño a largo plazo al ambiente marino sería grande.

Se concluía en que la acción doméstica e internacional era necesaria para poder controlar el vertimiento en el océano.

Afortunadamente, la evacuación de desechos, independientemente de la forma que revistan ya sean sólidos, líquidos, semilíquidos, gaseosos o vivientes, ha quedado prohibido en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de Desechos y otras Materias, firmado en Londres en 1972.

"En dicho instrumento las partes se comprometen a adoptar, todas las medidas posibles para impedir la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias que puedan constituir un peligro para la salud humana, dañar los recursos biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otros usos legítimos del mar".³² (Art. 1).

En el Convenio, se prohíbe el derrame de las sustancias altamente tóxicas y materiales persistentes. En esta lista negra están los compuestos orgánicos halogenados el mercurio y sus compuestos, el cadmio y sus compuestos, el plástico y otros materiales sintéticos persistentes, el petróleo crudo y productos refinados del mismo, desechos y otras materias de alto nivel radiactivo, definidos por el Organismo Internacional de Energía Atómica como inapropiados para ser vertidos en el mar, y materiales producidos para la guerra química y biológica.

El Convenio incorpora una cláusula de emergencia según el Art. V-2, mediante la cual las partes pueden expedir permisos especiales para que viertan los desechos en casos de emergencia, que puedan provocar riesgos inaceptables para la salud humana y en los que no quepa otra solución factible.

El texto anterior fue apoyado por EUA ante la irritación de muchos delegados que vieron en ello una salida para poder violar el tratado, lo que dio origen a la cláusula dentro del Art. V-3 que establece que cualquier parte puede renunciar al derecho mencionado.

Además de la lista negra, existe la lista gris con las sustancias y materiales que requieren un permiso especial previo para su vertimiento, ya que son desechos que contienen cantidades considerables de estas materias: arsénico, plomo, cobre,

³² SOBRAZO, Alejandro, REGIMEN JURIDICO DEL ALTAMAR, Ob. Cit , pág. 106

zinc y sus compuestos, compuestos orgánicos de silicio, cianuros, fluoruros, así como pesticidas y sus subproductos.

También se incluyen contenedores chatarra y otros desechos voluminosos puedan hundirse hasta el fondo del mar y obstaculicen la navegación y la pesca, así como desechos radioactivos.

3.5 TRATADO POR EL QUE SE PROHIBEN LOS ENSAYOS CON ARMAS NUCLEARES EN LA ATMÓSFERA, EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y DEBAJO DEL AGUA.

Desde la década de 1950, la comunidad internacional ha intentado prohibir los ensayos nucleares.

A mediados de los años 50, las emisiones radioactivas de los ensayos nucleares, principalmente los efectuados por Estados Unidos en el Pacífico, provocaron gran preocupación por sus posibles efectos en la salud y el ambiente. Desde entonces la Asamblea General de las Naciones Unidas y la Conferencia para el Desarme de Ginebra, han trabajado para lograr un Tratado de esta naturaleza.

Los experimentos nucleares que se han realizado en algunos Estados en islas ubicadas en el Océano Pacífico han planteado problemas de tipo jurídico. La cuestión se analizó desde dos puntos de vista:

- ✓ En lo que concierne a la legalidad de las pruebas, en relación con los territorios en que se efectúan y,
- ✓ Si dichos experimentos son permisibles de acuerdo con las normas de Derecho Internacional.

*"Algunos autores han expuesto detallados argumentos tendientes a fundar la legalidad de los experimentos mientras que otros sostienen estar en pugna con diversos preceptos del Derecho del Mar. Este último es importante, ya que es imposible conciliar las pruebas de referencia, que afectan grandes zonas de mar, con el principio de libertad de los mares. La opinión contraria entraña un serio retroceso que ataca los intereses de la comunidad internacional."*³³

Ningún Estado puede pretender derechos exclusivos sobre zonas de altamar, ni ejercer actos que impidan que buques de otra nacionalidad hagan uso de sus derechos en dicho espacio. No se puede defender la legalidad de las pruebas atómicas en altamar realizadas por algún país ya que difícilmente puede a la vez aportar argumentos en contra de que otros Estados realicen explosiones semejantes. A medida que se incrementa el número de Estados que realizan pruebas, como resultado, comenzará a aumentar el número de zonas marítimas cerradas, durante periodos variables, a la navegación mundial el principio de libertad de mares sufrirá un retroceso con graves consecuencias para la comunidad internacional.

Las explosiones atómicas causan estragos en la flora y fauna marítimas, estragos que podrían convertirse en graves si ocurrieren frecuentemente estas explosiones o pruebas por parte de uno ó varios países.

Otra consideración, la de mayor peso en contra de las pruebas atómicas, es el efecto negativo ya sea directo o indirecto en contra del hombre.

En el año 1963 se firmó el Tratado por el que se Prohíben los Ensayos con Armas Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y Debajo del Agua.

³³ SOBRAZO, Alejandro, REGIMEN JURIDICO DEL ALTAMAR, Ob. Cit, pág. 106

La disposición fundamental de este instrumento está en el Artículo 10, que establece en su primera parte lo siguiente:

"1. Cada una de las partes en este tratado se compromete a prohibir, a prevenir, y a no llevar a cabo cualquier explosión de ensayo de armas nucleares, o cualquier otra explosión nuclear en cualquier lugar que se halle bajo su jurisdicción o autoridad.

a. en la atmósfera, más allá de sus límites, incluido el espacio ultraterrestre, o debajo del agua, incluidas las aguas territoriales o el alta mar, o

b. en cualquier otro medio, si tal explosión causa la presencia de desechos radiactivos fuera, del límite territorial del Estado bajo cuya jurisdicción o soberanía se efectúa tal explosión. Queda entendido a este respecto que las disposiciones de este apartado, no prejuzgan la celebración de un tratado del cual resulte la prohibición permanente de todas las explosiones nucleares de ensayo, incluidas todas las explosiones subterráneas, y cuya celebración las partes procuren alcanzar, como la manifiestan en el preámbulo a este Tratado".³⁴

Con motivo de pruebas atómicas realizadas por algún país, gobiernos de otros países pueden entablar demandas ante la Corte Internacional de Justicia.

Los gobiernos o el gobierno demandante pueden pedir que la Corte declare que el hecho de llevar a cabo pruebas nucleares es contrario al Derecho Internacional, por lo que es necesario suspenderlas y así poder emitir un fallo definitivo.

³⁴ SOBRAZO, Alejandro, REGIMEN JURIDICO DEL ALTAMAR, Ob. Cit, pág. 124

Como dato interesante, México presentó en las Naciones Unidas una resolución que exige el cese inmediato de los ensayos nucleares. En nombre de un grupo de 27 delegaciones representativo de todas las latitudes geográficas del mundo, México registró en la Primera Comisión de las Naciones Unidas, un proyecto de resolución en que se deploran profundamente todos los ensayos nucleares que se llevan a cabo, e insta enérgicamente a la inmediata cesación de estos. El proyecto de resolución antes mencionado tuvo su origen en una iniciativa impulsada por el Organismo para la Proscripción de las Armas Nucleares en América Latina y el Caribe (OPANAL) que reunió por primera vez en agosto 1996 en Nueva York, a los Estados parte de los tratados para la Proscripción de las Armas Nucleares en la América Latina, en el Caribe en Tlatelolco y para la Desnuclearización del Pacífico Sur en Rarotonga. En esta reunión se acordó, por unanimidad, impulsar la presentación, durante el actual periodo de sesiones de la Asamblea General, de una resolución donde se pedía la inmediata cesación de los ensayos nucleares.

La Asamblea General acogió con beneplácito el relajamiento de la tensión internacional y el fortalecimiento de la confianza entre los Estados que ha prevalecido al término de la Guerra Fría y reafirmado que la cesación de todos los ensayos nucleares contribuirá a la no proliferación de las armas nucleares en todos sus aspectos, al proceso de desarme nuclear con miras al objetivo final de la eliminación de todas las armas nucleares y, por consiguiente, al fortalecimiento de la paz y la seguridad internacionales.

Convencida que la cesación de ensayos nucleares creará un clima propicio para la conclusión de las negociaciones de un Tratado sobre la Prohibición Completa de Ensayos Nucleares.

Con base en la alarma expresada a nivel internacional, regional y nacional por los recientes ensayos nucleares, insta enérgicamente a que cesen de inmediato

todos los ensayos nucleares, y deplora todos los ensayos nucleares que se realizan actualmente.

El tratado de Prohibición completa de los Ensayos Nucleares se entiende a todos los ámbitos, inclusive al subterráneo, la prohibición de llevar a cabo cualquier explosión de ensayo de armas nucleares o cualquier otra explosión nuclear.

No se puede desvirtuar la argumentación anterior basándose en que los experimentos nucleares se justifican por tratarse de necesidades impuestas por la llamada guerra fría. Esta es una consideración de tipo político que en nada puede afectar el régimen general del altamar en tiempo de paz. Consideraciones así no deben influir en principios generales, ya que constituiría una gran amenaza a todo el Derecho Internacional.

3.6 EL PNUMA

Se trata del famoso Programa de las Naciones Unidas para el Medio ambiente (PNUMA), que tiene su sede en Nairobi y cuyo objetivo básico es salvaguardar y mejorar el medio ambiente en beneficio de las generaciones humanas, presentes y futuras. También se menciona en el documento, la urgente necesidad de tomar medidas institucionales permanentes dentro del marco del sistema de las Naciones Unidas para proteger y mejorar el medio ambiente.

El PNUMA resulta ser el primer organismo mundial de las Naciones Unidas con sede en un país en desarrollo. El informe aprobado en Estocolmo fue organizado por el PNUMA dentro de seis esferas temáticas: asentamientos humanos y salud humana, medio ambiente y desarrollo, energía, ecosistemas terrestres, océanos y desastres naturales.

La esfera temática de los océanos comprende actividades destinadas a proteger los océanos de la contaminación y a mejorar la calidad del medio marino y la conservación de los recursos vivos, en especial, aguas del litoral biológicamente productivas, fomentar la creación de zonas protegidas de donde depende la vida marina para su reproducción, de crear una red coordinada de tales zonas que sea representativa de los diversos ecosistemas de la tierra y aprovecharla para la productividad sostenida de los recursos naturales renovables en beneficio de la humanidad. Así mismo, es necesario aplicar eficazmente los convenios internacionales y estimular la conciencia pública respecto de tales problemas.

Un elemento importante para el Programa de Mares Regionales del PNUMA es la cooperación con los gobiernos de las regiones siendo los Estados de la región correspondiente, los beneficiados ya que se estimula a los gobiernos de dicha región a participar desde un principio en la formulación del programa.

Una vez aprobado, el programa se lleva a cabo por las instituciones nacionales designadas por los gobiernos.

Debe existir una coordinación del trabajo técnico a través del sistema de las Naciones Unidas. Si bien las instituciones designadas por los gobiernos llevan a cabo de manera predominante los programas regionales, ellos reciben la asistencia de organismos especializados de las Naciones Unidas. El PNUMA actúa como coordinador general.

El plan comprende las siguientes secciones:

- ✓ Evaluación Ambiental. Consiste en apreciar y evaluar causas que provoquen problemas ambientales así como su magnitud y su impacto en la región. Una de las actividades que recibe mayor atención es la investigación y vigilancia de las fuentes, niveles y efectos de los contaminantes marinos. Esta evaluación tiene el objetivo de ayudar a los

responsables de cada país a la administración de sus recursos naturales efectivamente e informar sobre la eficacia de las medidas jurídicas y administrativas que se hubiesen adoptado para mejorar la calidad del ambiente.

- ✓ Ordenación Ambiental. Existen diversas actividades sobre ordenación ambiental, figuran los proyectos regionales de cooperación para la capacitación sobre la evaluación de repercusiones ambientales, el control de desechos industriales y la elaboración de planes para hacer frente a casos de emergencia en materia de contaminación.

- ✓ Legislación Ambiental. Un convenio regional junto con protocolos técnicos específicos sirve de marco jurídico a la cooperación regional y nacional. En el compromiso jurídico que contraen los gobiernos, se expresa la voluntad política de abordar, tanto personal como colectivamente, problemas comunes en torno al medio ambiente.

Es un tema de gran interés que fue iniciado en el Foro Internacional por el PNUMA. A través principalmente de sus oficinas regionales ha ido asesorando a los países a establecer legislaciones nuevas, o llenar los vacíos en las legislaciones existentes, para enfrentar la problemática ambiental. Además, se ha tenido cuidado de armonizar estas legislaciones, por lo menos en cada continente o macro región. También se inició una fecunda línea de trabajo en derecho ambiental internacional, a la cual el PNUMA ha contribuido con los estudios y la conducción de las negociaciones correspondientes para tratados internacionales de tipo ambiental. Por ejemplo, la convención de Diversidad Biológica, negociada en el marco del PNUMA y hoy en día se encuentra en vigor con más de 120 países ratificantes.

A medida que en los últimos años se hizo énfasis, particularmente por los países más desarrollados, el PNUMA ingresó al tratamiento de los temas globales y,

como ya se ha dicho ha enfrentado alguno de ellos a través de tratados internacionales, pero también en la investigación de causas y mecanismos, mediante la asesoría técnica a los países para estudiar, por ejemplo los cambios climáticos y prepararse para las consecuencias de estas eventualidades.

- ✓ Mares Regionales. Los problemas llamados de mares regionales, que comenzarán a ser enfrentados en el PNUMA con un estudio de la situación del Mediterráneo, que han continuado hasta el presente con estudios de mares como el Caribe, Pacífico Sur, Oriental, Mar Rojo y otros. Estos programas han sido bastante exitosos ya que se ha logrado sentar a los países que tienen responsabilidades, y comparten el mar en cuestión, alrededor de una mesa de negociación y firmar convenios y protocolos sobre temas específicos, como la contaminación por barcos o buques, y se han desencadenado acciones de limpieza de la contaminación que han llevado, como en el caso del Mediterráneo, por lo menos a detener el proceso de degradación que sufrían los ecosistemas.

- ✓ Medidas Financieras. Aunque el PNUMA, así como otros órganos de las Naciones Unidas y otras organizaciones proporcionan los primeros fondos para las etapas iniciales de los programas regionales, conforme se desarrollan los programas, se espera que los gobiernos de la región gradualmente se vayan haciendo cargo de ellos.

*"El financiamiento de los gobiernos generalmente se canaliza a través de fondos fiduciarios regionales a los que los gobiernos hacen contribuciones anuales. Dichos fondos son administrados por la organización que desempeña las funciones de secretaría del plan. Por otra parte, los gobiernos pueden hacer contribuciones directas a las instituciones que participen en los programas o las actividades de determinados proyectos".*³⁵

³⁵ CFR. McCONNAUGHEY, Bayard, INTRODUCTION TO MARINE BIOLOGY, Ob. Cit, pág 70.

El PNUMA ha tenido éxitos relativos en problemas de mares regionales y, en particular, en el derecho ambiental internacional, contribuyendo a la consecución de varios tratados internacionales de tipo ambiental.

Al establecerse el PNUMA, se decidió que debería ser un programa y no una agencia especializada como la FAO (Organización para la Agricultura y la Alimentación). El PNUMA depende directamente de la Asamblea General de Naciones Unidas a la cual debe informar anualmente de sus actividades y de sus logros. El tema del medio ambiente es transectorial por lo tanto, el PNUMA debe trabajar con agencias de sistema.

3.7 LA CONVENCIÓN DE NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR: MONTENGO BAY.

La Convención sobre el Derecho del Mar entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, justo un año después de que Guyana hubo depositado la sexagésima ratificación de la misma ante las Naciones Unidas.

México ha brindado un fuerte apoyo a la Convención, y fue el tercer estado en ratificarla, haciéndolo el 18 marzo de 1983. La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es uno de los acontecimientos internacionales de mayor importancia para la diplomacia y el derecho de gentes.

La Convención sobre el Derecho del Mar otorga especial importancia a mecanismos no formales para la solución de controversias. El artículo 279 impone a los Estados partes la obligación de solucionar sus controversias relativas a la interpretación o aplicación de la convención por medios pacíficos, haciendo especial referencia a los artículos 33(1) de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas. Así los Estados partes deben buscar resolver sus diferencias por negociación amigable, composición, mediación, conciliación, arbitraje, acuerdo judicial, recurrir a agencias regionales u otros medios pacíficos. Sin embargo, si estos mecanismos fallan en la solución de la disputa, la Convención establece novedosos mecanismos de solución de controversias de carácter formal, tripartito y vinculatorio, sujetos a las limitaciones y excepciones relativas a los procedimientos disponibles en disputas sobre ciertos temas.

Los medios pacíficos de solución de controversia son las formas jurídicas internacionales de arreglo de las discrepancias entre los sujetos del Derecho Internacional, para así consolidar y mantener la paz y fomentar las relaciones de coexistencia pacífica sin coacción.

La Carta de la ONU indica los siguientes medios pacíficos: mediación y buenos oficios, comisiones de investigación y de conciliación y arbitraje internacional. Como instituciones mediadoras están la Corte Internacional de Justicia y las organizaciones internacionales.

"El principio del arreglo pacífico de los litigios internacionales figura entre los elementos orgánicos fundamentales de las relaciones de paz y coexistencia pacífica entre los Estados distintos por sus sistemas. La coexistencia pacífica no excluye la posibilidad de litigios entre las naciones pues ellas pueden surgir también en el curso de los contactos internacionales amistosos.

Por ello es importante arreglar las discrepancias y controversias interestatales por vía pacífica, sin violar la paz y sin amenazar con su violación".³⁶

El medio más eficiente, y con mayor frecuencia utilizado en la solución de dichas controversias es la negociación directa. Tiene un papel doble. Es una forma pacífica para solventar los problemas por una parte, y por otra, sirve de medio de desarrollo y afianzamiento de las relaciones no ligadas al arreglo de conflictos. Como medio de solución de las controversias, la negociación puede abarcar toda la problemática siempre que exista la buena voluntad y se tomen en cuenta los intereses mutuos.

La negociación se distinguen por su objeto, por los cargos que representan sus participantes y por el número de éstos. Destacan aquellos en que intervienen

Jefes de Estado y poseen de conformidad con su Constitución, todas las atribuciones necesarias para encontrar una solución rápida y eficaz de los problemas en litigio, siempre y cuando la negociación tenga por base la igualdad de derechos, la consideración de los intereses mutuos y el respeto a la soberanía de los Estados en conflicto.

"El estado recurre con frecuencia a este medio para aclarar los hechos y el objeto de controversia y preparar un proyecto de solución".³⁷

La conciliación, que también puede practicarse por medio de comisiones, tiene por objeto precisar los hechos, oír a las partes, acercarlas para un arreglo, y si

³⁶ SOLIS, GUILLEN, Eduardo, *DERECHO OCEANICO*, Segunda Edición, Editorial Porrúa, México, 1987, pág.262

³⁷ SOLIS, GUILLEN, Eduardo, Ob. cit.,pág. 266

no se logra dictar un informe que contenga proposiciones de solución que no son obligatorias. En algunos casos estas comisiones de conciliación están previstas en los tratados internacionales.

Los dictámenes de dichas comisiones no resuelven el litigio, pero se le ofrece a las partes la libertad respecto a la utilización de los hechos aclarados y la elaboración de un proyecto de acuerdo.

Los resultados del trabajo de las comisiones tienen carácter objetivo y ayuda considerablemente a encontrar una justa solución al litigio. Estas se integran sobre un principio partidario entre las partes litigantes.

Las comisiones de investigación y de conciliación pueden desempeñar un papel importante en conflictos fronterizos, ya que pueden celebrar tratados interestatales mediante los comisarios fronterizos o apoderados fronterizos, a los que los Estados incluyen en dichas comisiones.

Las disposiciones sobre solución de controversias de carácter formal contenidas en la parte XV de la Convención de 1982, autorizan el recurso unilateral al arbitraje o sentencia si los métodos no formales de solución de controversias fallan. Los Estados habrán de seleccionar entre diversas opciones relativas a los procedimientos de solución de controversias vinculatorias. El artículo 282 establece que cuando los Estados partes hayan acordado previamente "a través de un acuerdo general, regional o bilateral u otro" solucionar sus controversias por medio de un procedimiento que lleve a una decisión de observancia obligatoria, ese procedimiento se utilizará de no existir acuerdo previo, la parte XV, sección 2 será aplicada y ofrece a los Estados partes la opción de elegir entre cuatro mecanismos formales de solución de controversias. Estos son el Tribunal de Derecho del Mar, la Corte

Internacional de Justicia (CIJ), el arbitraje, o, en casos que se refieren a pesquerías, protección del medio marino, investigación científica marina y navegación, un arbitraje especial entre paneles conformados por expertos. Los Estados podrán declarar en cualquier momento su preferencia por alguna de estas alternativas.

Si un Estado no hace declaración alguna respecto de su preferencia, se entiende que el arbitraje será su opción. Además, si el Estado instituye un procedimiento y la contraparte no elige el mismo foro, el Arbitraje también tendrá lugar.

En primer lugar, la jurisdicción de las cuatro cortes y tribunales es abierta. Una corte o tribunal no solo conocerá sobre disputas relativas a la interpretación y aplicación de la Convención sino que además tendrá jurisdicción sobre cualquier disputa relacionada con la interpretación o aplicación de un acuerdo internacional relacionado con los propósitos de la Convención.

En segundo lugar, si las partes no resuelven sus diferencias de manera informal, y la disputa no se refiere a alguno de los temas delicados que la Convención excluye de los procedimientos tripartitas vinculatorios, las oportunidades para evitar el arbitraje o la sentencia judicial serán limitadas.

Las reglas de la Convención relativas al arbitraje aseguran también que unas técnicas que los Estados puedan usar para evitar el arbitraje están fuera de su alcance por ejemplo, la falta de designación de árbitro por parte de un Estado no evitará la constitución del tribunal arbitral, así como la falta de comparecencia de un Estado ante dicho Tribunal, no obstará para que éste emita su decisión.

En la Convención se previene contra las decisiones no garantizadas de los arbitrajes tripartitas, al conservar el principio tradicional de derecho internacional que establece que los procedimientos locales deberán ser agotados.

3.8 ARBITRAJE INTERNACIONAL

El arbitraje es una de las instituciones jurídicas de solución de conflictos más antigua.

Se presenta como una manera de resolver controversias en forma ágil, sin burocratismo y sin que se pierda la relación entre las partes.

El arbitraje consiste en el sometimiento de un litigio, por las partes en conflicto, para su solución a un tercero, que puede ser un individuo o un órgano colegiado, cuya resolución, denominada laudo, es obligatoria para las partes.

Las partes en litigio se someten voluntariamente a la decisión arbitral mediante un acuerdo que toma la forma de una cláusula compromisoria arbitral. Se trata de una estipulación hecha en un tratado internacional mediante la cual las partes se someten al arbitraje en caso de que surja un conflicto en lo relativo a la interpretación de dicho tratado.

Otra característica del arbitraje es la gran libertad que proporciona a las partes en conflicto, ya que pueden pactar la

designación del árbitro, el procedimiento bajo el cual se ventilará el litigio e inclusive el derecho de fondo que se aplicará.

Cada Estado parte puede designar cuatro árbitros de los indicados en la lista que mantiene el Secretario General de la ONU. El arbitraje consta de cinco miembros: cada parte en la controversia nombra un miembro, y los otros tres son nombrados por acuerdo entre las partes.

El laudo arbitral se dicta por mayoría de los votos y es inapelable a menos que las partes en la controversia hayan convenido previamente en un procedimiento de apelación.

El arbitraje es competente respecto a las controversias relativas a la interpretación o aplicación de otro convenio internacional relacionado con los objetivos de la Convención y que haya sido sometido al procedimiento arbitral por las partes en el mismo Convenio.

3.9 PROCEDIMIENTO JUDICIAL

Se refiere a los medios jurisdiccionales que resuelven una controversia al declarar el derecho mediante una sentencia.

Los medios judiciales tienen que ver con la Corte Internacional de Justicia, que es el tribunal internacional por excelencia de la comunidad internacional.

La jurisdicción de la Corte es voluntaria ya que las partes pueden someter sus controversias en los siguientes casos:

- ✓ Cuando existe un litigio y las partes deciden someterlo a la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia.
- ✓ Cuando los Estados signatarios de un tratado convienen en que, en caso de una controversia, en lo relativo a la interpretación o aplicación del tratado, cualquiera de las partes o ambas puedan llevar el problema ante la Corte.
- ✓ En virtud de una declaración facultativa de jurisdicción cuando un Estado declara con antelación que reconocerá como obligatoria la jurisdicción de la Corte en relación con todo Estado con el que tenga una diferencia y que además acepte la misma obligación.

La jurisdicción de la Corte abarca todas las controversias de orden jurídico que versen sobre la interpretación de un tratado, cualquier cuestión de derecho internacional, la existencia de hechos que constituyan violación de una obligación internacional y la naturaleza o extensión de la reparación que ha de hacerse por el quebrantamiento de una obligación internacional.

Las decisiones de la Corte se toman por mayoría de votos de los magistrados integrantes. El fallo se debe motivar, y una vez que se dicta es obligatorio sólo para las partes en litigio y respecto del caso que ha sido decidido, éste es definitivo e inapelable, y sólo es posible someterlo, a una interpretación de la misma Corte cuando la solicitud se funde en el descubrimiento de un hecho de tal naturaleza que pueda ser factor decisivo para no continuar con el litigio, y que al pronunciarse el fallo fuera desconocido por parte de la Corte y de la parte que pida la revisión, siempre que su desconocimiento no se deba a negligencia.

Las partes están obligadas a cumplir la resolución de la Corte, si alguna de ellas la incumpliera, la otra parte puede recurrir al Consejo de Seguridad, que es el único órgano de las Naciones Unidas que puede dictar sanciones, y así poder darle efectividad al fallo.

La Tercera CONFEMAR tiene como objetivo principal, formular un nuevo orden jurídico, internacional aplicable a los mares y océanos del mundo. No es únicamente codificadora del derecho del mar, ya que intenta crear nuevas figuras dentro del derecho del espacio oceánico.

Temas asignados a la Tercera Comisión:

- ✓ **Preservación del medio marino**
- ✓ **Fuentes de contaminación y otros peligros y medidas para combatirlos**
- ✓ **Medidas para preservar el equilibrio ecológico del medio marino**
- ✓ **Obligaciones y responsabilidad en relación con los daños al medio marino y al estado ribereño.**
- ✓ **Derechos y deberes del estado ribereño**
- ✓ **Cooperación internacional**
- ✓ **Investigación científica**
 1. **Naturaleza, características y objetivos de la investigación**
 2. **Acceso a la información científica**
 3. **Cooperación internacional**
 - ✓ **Desarrollo y transmisión de tecnología**
 1. **Fomento de la capacidad tecnológica de los países en desarrollo**
 2. **Intercambio de conocimientos y tecnología entre países desarrollados y países en desarrollo**

3. Formación de personal de países en desarrollo
4. Transmisión de tecnología a países en desarrollo.

En suma, la Tercera CONFEMAR tiene por objeto formular un nuevo orden jurídico internacional aplicable a los mares y océanos del mundo, mediante la participación de todos los Estados que integran la comunidad internacional.

"Al contrario de las dos conferencias que la precedieron, ésta no es solo codificadora del derecho del mar, sino que intenta crear nuevas figuras dentro del derecho del espacio oceánico".³⁸

Desde el inicio de los tratados de la Tercera CONFEMAR y aún antes, durante las labores de la Comisión de los fondos marinos y oceánicos, numerosas delegaciones apuntaron la necesidad de contar con mecanismos para el arreglo pacífico de las controversias emanadas de la aplicación del nuevo derecho del mar.

Entre las causas señaladas para el establecimiento de dichos mecanismos, se incluyeron las siguientes: la posible multiplicación de los litigios relativos a la delimitación de las zonas de competencia de los estados, principalmente debido a la ampliación del mar territorial y a la adopción del concepto de la zona económica exclusiva, así como a la delimitación de la plataforma continental con la zona internacional, los conflictos nacientes con relación al aprovechamiento creciente de los recursos marinos renovables o no, en especial las pesquerías, los yacimientos de petróleo, de gas natural y de nódulos polimetálicos y

³⁸ GOMEZ, ROBLEDO, Alonso, *TEMAS SELECTOS DE DERECHO INTERNACIONAL*, Primera Edición, México, D.F., 1986, pág. 246

en fin, las controversias que suscitarán las actividades de investigación científica marina, la contaminación.

El arreglo pacífico de las controversias es un tema que no puede desligarse del derecho del mar. Actualmente el Texto Integrado Oficioso para fines de Negociación, dedica su parte X al tema de la solución de controversias.

Así mismo, los anexos IV al VII de dicho texto, se dedican a la conciliación, al estatuto del Tribunal del Derecho del Mar, al arbitraje y al procedimiento especial de arbitraje.

Cualquier Estado que sea parte de las convenciones que resulten de la Tercera CONFEMAR, en el momento de suscribirlas o ratificarlas, o con posterioridad, podrá libremente escoger uno o más de los siguientes medios para la solución de controversias:

- ✓ Un Tribunal Arbitral
- ✓ La Corte Internacional de Justicia
- ✓ El Tribunal del Derecho del Mar
- ✓ Un Tribunal Arbitral especial sobre categorías de controversias, tales como pesquerías, protección y conservación del medio marino, investigaciones científicas marinas y navegación.

3.10 EL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR.

A pesar de las limitaciones impuestas por la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 a la posibilidad de que los tribunales tripartitas conozcan de ciertos tipos de asuntos, la Convención prevé

procedimientos obligatorios con decisiones vinculatorias en diversos tipos de disputas. Una de las nuevas Instituciones creadas por la Convención es Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

Esta nueva corte internacional tiene su sede en Hamburgo, Alemania, y funciona como parte integrante de un complicado sistema de solución de controversias contemplado por la Convención. Este tribunal existe como una opción entre las muchas acerca de procedimientos tripartitos vinculatorios, relativos a las disputas surgidas bajo la aplicación de la Convención; la Sala de Controversias de los Fondos Marinos es la principal responsable en la decisión de casos relacionados con las actividades de explotación minera de los fondos marinos.

Ha sido objeto de constante debate la conveniencia de la creación de una nueva corte internacional el Tribunal Internacional de Derecho del Mar. Las preocupaciones en torno a un nuevo tribunal son tres: **Primera;** algunos han señalado el riesgo de la jurisprudencia contradictoria, dada la presencia de múltiples cortes y tribunales autorizados para conocer de disputas surgidas bajo la Convención.

Segunda; algunos han argumentado que las razones para la creación de un nuevo tribunal especializado, que en muchos aspectos tendrá la misma estructura formal que la Corte Internacional de Justicia, han desaparecido. El Tribunal de Derecho del Mar fue propuesto inicialmente a finales de los años sesenta, como una alternativa a la Corte Internacional de Justicia (CIJ), para responder a las preocupaciones de los Estados en vías de desarrollo relativas a su jurisprudencia. La jurisprudencia impugnada de la Corte ha cambiado significativamente, para reflejar actualmente una más balanceada

representación de la visión del mundo sobre el Derecho Internacional. Es verdad que son más los países en vías de desarrollo que desean utilizar la Corte Internacional de Justicia CIJ.

También es cierto que la Corte Internacional de Justicia (CIJ) ha ganado mucha experiencia en asuntos de derecho del mar.

Tercera; críticos del papel de un nuevo Tribunal Internacional de Derecho del Mar, han cuestionado el costo de construcción de las instalaciones y el de mantenimiento de una nueva corte permanente con Jueces y personal administrativo.

La naturaleza del Tribunal especializado de Derecho del Mar, se empareja con la posibilidad de que la Convención de 1982, reciba casos marítimos para su decisión, lo que hace válido el intento de crear y utilizar el tribunal de manera extensiva.

Para juzgar la necesidad de una nueva Corte Internacional, es de gran ayuda el considerar las funciones que pueden desempeñarse en virtud de las disposiciones formales sobre Derecho del Mar. Los Estados consideran que un sistema formal de solución de controversias pide informar las interpretaciones de la Convención y mantener la integridad del paquete de compromisos de la misma.

Con especial referencia al Tribunal de Derecho del Mar, un factor apunta en contra de su utilización, pero muchos apuntan en su favor. El apuntar en contra de su utilización consiste en que el arbitraje es el resultado más probable dentro de las disposiciones relativas a los métodos formales de solución de controversias.

Como se ha dicho anteriormente, el arbitraje se autoriza aún y cuando un Estado parte en una disputa no haga elección alguna entre las cuatro alternativas, la Corte Internacional de Justicia (CIJ), el Tribunal de Derecho del Mar, el arbitraje *ad hoc* o cuando las partes han elegido diferentes cortes o tribunales.

Por otro lado, muchos factores sugieren el potencial de utilización del Tribunal de Derecho del Mar. Este, bien puede ser utilizado en casos específicos sobre acuerdos entre Estados, dado que el consentimiento a la jurisdicción para oír una disputa particular se da después de que la controversia tiene lugar. Los Estados en ocasiones, prefieren la formalidad y el prestigio de la decisión de una corte formal, al arbitraje u otras alternativas menos formales, y el Tribunal de Derecho de Mar, ofrece a los Estados esta opción en casos sobre acuerdos especiales.

El Tribunal de Derecho del Mar podrá ser utilizado en ciertos casos donde no pueda serlo la Corte Internacional de Justicia (CIJ). Por ejemplo, mientras sólo los Estados pueden ser partes ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) en asuntos de carácter contencioso, las entidades privadas y organizaciones internacionales si pueden serlo en ciertos casos ante el Tribunal de Derecho del Mar. Esto se reconoce en la parte XI, artículo 187, que establece la jurisdicción de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos.

Si el Tribunal de Derecho del Mar demuestra la justicia de sus decisiones, logrará un incremento en su utilización. Es también importante hacer notar que los veintiún jueces que conforman el Tribunal serán seleccionados de entre aquellas personas que gocen de

la más alta reputación, imparcialidad, integridad y reconocida competencia en el Derecho del Mar.

El Tribunal del Derecho del Mar tiene el papel potencial de definir y delimitar las obligaciones de las partes. Las funciones se desempeñan con gran sensibilidad para asegurar el respeto estatal y su deseo de acatar las decisiones del Tribunal.

Finalmente, el éxito del Tribunal del Derecho del Mar depende en gran medida de la posibilidad de que la Convención de 1982 alcance una amplia aceptación.

Las disposiciones del Tribunal del Derecho del Mar se mantendrán como una de las alternativas de solución de Controversias de la Convención.

Esta nueva Corte se mantiene como un impresionante símbolo público del intento del mundo de manejar sus disputas oceánicas y malentendidos de manera pacífica.

3.10.1 PROCEDIMIENTO DEL TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL MAR

Las controversias suscitadas en materia de Derecho del Mar se resuelven en el propio Tribunal. Se exige para ello un quórum de once miembros , o cuando las partes lo soliciten, en una sala integrada de tres o más miembros elegidos por el Tribunal, previa aprobación de las partes, para resolver una controversia concreta.

El Estatuto del Tribunal Internacional formula exactamente las modalidades de su formación, pero cuando se conoce de una controversia en una sala especial pueden formar parte de la calidad de miembros personas no elegidas, de conformidad con el orden establecido, en el mismo.

Para acelerar el despacho de los asuntos, el Tribunal constituirá anualmente una sala de cinco de sus miembros elegidos, que solucionarán controversias en procedimientos sumarios.

Pueden someterse al examen del Tribunal Internacional del Derecho del Mar cualesquiera controversias relativas a la interpretación y aplicación de otros tratados o convenciones que sobre las materias objeto de la Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar, siempre y cuando todas las partes en dichos tratados o convenciones así lo decidan.

CAPITULO 4

CASOS RELEVANTES SOBRE CONTAMINACIÓN

Los asentamientos humanos, poblados, ciudades pequeñas y medianas, metrópolis y megalópolis se construyen y configuran a través de la modificación y transformación de la naturaleza, la tierra, el aire, el agua, la flora y la fauna.

El producto de las mismas es un nuevo entorno construido, un ambiente "natural" nuevo, que combina lo social con lo natural bajo patrones de alta centralidad y densidad: un medio ambiente urbano. Tal medio ambiente es la expresión concreta y dinámica de aquellas unidades físico espaciales, ecodemográficas, denominadas ciudades.

Las amenazas de origen-natural constituyen solamente un componente de los factores de riesgo en el plano urbano y rural. La concentración espacial de población e infraestructura económica, la complejidad e interconexión de los elementos de la estructura urbana, los efectos sinérgicos que la ciudad produce, y la amplia falta de controles y normatividad referente a la seguridad ecológica y ciudadana, hacen aparecer más y novedosos factores de riesgo. Igual que en el caso de las amenazas físico-naturales, los casos de explosiones y conflagraciones urbanas, de accidentes tecnológicos, de derrames de materiales tóxicos, de acumulación de desechos sólidos, de colapso de edificaciones, de contaminación de aire, agua y suelos entre otros, están ya documentados.

Existen factores de cambio: el rápido crecimiento de las megaciudades, nuevos tipos de amenazas debido a cambios ambientales globales, nuevas combinaciones de amenazas naturales y tecnológicas; la potencialidad para desastres naturales y tecnológicos; la potencialidad

para desastres complejos debido a la penetración de nuevas tecnologías industriales. Esta sinergia produce nuevas amenazas y nuevos impactos potenciales.

Existen amenazas relacionadas con los procesos de contaminación derivados de derrames, dispersiones o emisiones de sustancias químico-tóxicas hacia el aire, tierra y agua, como es el caso del petróleo, los plaguicidas, los gases tóxicos producto de la combustión, los clorofluorocarbonos y la contaminación nuclear. En general, estas amenazas son producto de la negligencia o de la falta de controles legales o tecnológicos.

Un desastre representa ruptura, desequilibrio, y desestabilización de las relaciones normales de convivencia del ser humano y de sus estructuras económicas, sociales y políticas, con el medio social y natural que le rodea.

Hoy por hoy, las nuevas perspectivas descentralizadas exigen un esquema de mayor corresponsabilidad y una mayor conciencia entre los países acerca de que los daños que se hagan a los ecosistemas de las regiones, irremediablemente tendrán consecuencias.

El medio ambiente es un bien común, en que el trabajo comprometido de las comunidades es primordial, así como el fortalecimiento de los mecanismos binacionales y multinacionales de coordinación entre los gobiernos de los países que permitirán sin duda, avanzar en la creación de la infraestructura ambiental requerida en el desarrollo económico e industrial que se vive en las zonas.

4.1 EXPERIMENTO CON LA BOMBA DE HIDRÓGENO.

La explosión de una bomba de hidrógeno con fines experimentales en 1954, causó daños y lesiones a personas, buques y al medio marino. La bomba de hidrógeno explotada el primero de marzo del citado año hizo sentir sus efectos en más de 200 personas que eran habitantes de las islas Marshall y ciudadanos de los Estados Unidos. Un área de más de 7,000 millas fue contaminada por material radioactivo, de forma tal que la vida en dicho espacio sólo pudo ser asegurada a través de una rápida evacuación o del uso de métodos sofisticados para resguardarse de la mortal sustancia.

Además de los daños a ciertos pescadores y marineros, las industrias pesqueras japonesas en materia de salud, ordenaron la destrucción de más de 4,000 libras de atún.

Los daños a la industria pesquera japonesa, que constituye una rama muy importante de la economía de ese país y la principal fuente de proteínas en la alimentación del pueblo, fueron catastróficos. No sólo inmensas cantidades de pescado fueron destruidas, sino que el pueblo estuvo inclinado a no comer el pescado que no había sido destruido. La exportación del pescado encontró barreras muy difíciles de superar, debido a que los importadores temían que los consumidores no se interesaran en comprarles.

En abril de 1954, el ministro de Asuntos Exteriores del Japón, solicitó a los Estados Unidos de Norteamérica que no realizaran más experimentos durante el período comprendido entre noviembre y marzo, ya que era la mejor temporada para la pesca. De la misma manera solicitó

información adicional sobre los experimentos, petición a la que no tuvo respuesta favorable.

Sin embargo, poco después del accidente del buque Fukuryu Maru, los Estados Unidos de Norteamérica anunciaron que estaban preparados para indemnizar a los japoneses lesionados.

Al cabo de varios meses de negociación se llegó a un acuerdo el 4 de enero de 1955, a través de un intercambio de notas entre el Canciller del Japón y el Embajador de los Estados Unidos Norteamérica en ese país.

"Los Estados Unidos de Norteamérica ofrecieron efectuar un pago en garantía en el entendido de que no había de por medio ninguna responsabilidad legal. Dos millones de dólares fueron entregados por concepto de lesiones y daños sufridos por los japoneses como resultado del experimento nuclear. La suma ofrecida y aceptada constituye un acuerdo global de las reclamaciones contra los Estados Unidos sus agentes o entidades. Los japoneses habían reclamado la cantidad de cinco millones setecientos mil dólares".³⁹

El gobierno de los Estados Unidos de América ha señalado que se tomarán todas las medidas posibles para prevenir daños y lesiones a la vida humana y a la propiedad en la zona de peligro, y que no hay posibilidad de ningún accidente fuera de dicha zona.

El gobierno japonés desea establecer su punto de vista consistente en que en el caso de que el gobierno de los Estados Unidos de América

³⁹ PONTAVICE, E. *COMPENSATION FOR TRANSFRONTIER POLLUTION DAMAGE*, FOURTH EDITION. NEW YORK, 1997, pág. 409

conduzca pruebas nucleares en desafío a la petición del gobierno del Japón, el gobierno de los Estados Unidos de América tiene la responsabilidad de compensar por las pérdidas económicas que se causen, por el establecimiento de la zona de peligro y por todas las pérdidas y daños sufridos al Japón o a sus nacionales, como resultado de las pruebas nucleares.

El gobierno de Japón desea reservarse el derecho de demandar completa compensación por dichas pérdidas y daños.

En respuesta a la nota japonesa el gobierno de los Estados de América expidió la siguiente comunicación.

*"No puede probarse con base en información obtenida, qué pérdidas económicas sustanciales resultarán por el establecimiento de la zona de peligro. Más aún, con base en esa información, que se refiere al máximo permisible en niveles de radiación, y con base en las precauciones que se observarán, los Estados Unidos de América participa que no habrá pérdidas por la contaminación radioactiva de la vida marina."*⁴⁰

Sin embargo, si después de que termine la serie de pruebas nucleares, hay evidencia oficial de pérdidas económicas sustanciales sufridas por el Japón, o por sus nacionales, los Estados Unidos están preparados, en interés del más completo entendimiento y cooperación entre los países, a considerar la cuestión de la compensación a la luz de dicha evidencia.

⁴⁰ PONTAVICE, E, *COMPENSATION FOR TRANSFRONTIER POLLUTION DAMAG.*. Ob. Cit. pág.487

4.2. ACCIDENTE DEL TORREY CANYON

Quizá uno de los accidentes más espectaculares en los últimos años fue el incidente Torrey Canyon en la costa de Cornwall y las islas Sicilia el 18 de mayo de 1967.

El buque tanque Torrey Canyon llevaba 199,000 toneladas de petróleo valuados en medio millón de libras esterlinas. Las condiciones de rescate en el mar fueron muy difíciles, 50,000 toneladas de petróleo se habían derramado en el mar y cubrieron un área de 1,800 kilómetros cuadrados tres días después. El 26 de marzo el casco del barco se rompió liberando de esta forma miles de toneladas de petróleo al mar.

Debido a que el accidente había acontecido en el alta mar, fuera de su jurisdicción territorial, el gobierno del Reino Unido vaciló durante diez días hasta que decidió destruir el buque petrolero.

El gobierno británico utilizó 128 tipos de detergentes solventes.

Aunque los detergentes lograron dispersar grandes cantidades de petróleo, no fue posible impedir que éste alcanzara las playas y se extendiera en una distancia de más de 500 kilómetros.

En la noche de marzo 27, las operaciones de limpieza habían costado al Reino Unido 700 mil libras esterlinas. En abril de 1967, el gobierno inglés había gastado más de un millón de libras esterlinas.

Se estimó que al final de cuentas se había gastado más de dos millones de libras esterlinas.

Pocos meses después fue evidente que las sustancias utilizadas para detener la mancha del petróleo hacia las playas habían envenenado la flora y la fauna marina. El detergente más efectivo había, desgraciadamente, demostrado ser también el más tóxico.

El daño que se causó a la flora y a la fauna marina por el accidente del Torrey Canyon podría compararse con el que provocaría la detonación de una bomba atómica en el mismo medio.

"En los términos de un acuerdo concluido en Londres el 11 de noviembre de 1968 entre los gobiernos de Francia y el Reino Unido con los dueños y responsables del Torrey Canyon se acordó:

1. El gobierno francés y el gobierno británico tendrían que pagar la suma equivalente a 3 millones de libras esterlinas aproximadamente 40 millones de francos franceses por concepto de un arreglo global y final del problema.

2. Por otra parte, el dueño del barco y la compañía que lo había alquilado se obligaron a indemnizar a los particulares damnificados en una cantidad que no excedería 25,000 libras esterlinas. Una comunicación oficial del Ministerio de Asuntos Exteriores Francés, publicó el 11 de noviembre de 1969, una nota en la que se señalaba que se había acordado una solución razonable".⁴¹

El Torrey Canyon era propiedad de una compañía de Bermudas, la Barracuda Tanker Corporation, y ésta estaba asociada con la Union Oil Company of California. Cuando el accidente tuvo lugar el buque se encontraba en "un viaje charter" de la British Petroleum. A pesar de esta

⁴¹ R.M. ZACHER. *POLLUTION, POLITICS AND INTERNATIONAL LAW. TANKERS AT SEA*, Third Edition, University of California, Press, 1979, pág.149

relación contractual, sin embargo, un vocero de la Union Oil dijo que "no había relación de sociedad entre la Union Oil y la Barracuda Tanquer Corporation". De esta manera la Barracuda Corporation debía de responder completamente por todas las responsabilidades originadas por el desastre marítimo ya que ella era la dueña. De hecho, la Barracuda era una creación corporativa de la Union Oil.

Su incorporación independiente, podía evitar responsabilidad por los daños causados por el barco.

Generalmente esas corporaciones de sombra son únicamente compañías de un solo barco en las cuales, si hay accidente, no hay otros bienes, excepto los que se cubren por concepto de los seguros con relación a todas las responsabilidades en que incurra el barco.

En todo caso, a pesar de que el dueño del barco sea, desde el punto de vista económico, una empresa poderosa, la recuperación de todos los daños depende del establecimiento de la responsabilidad de la propietaria del barco y de su habilidad para evitar su responsabilidad. El daño, o más bien, la responsabilidad por el daño puede ser basada en culpa; esto es, puede ser responsable cuando el reclamante pruebe que el accidente fue resultado de negligencia. En este contexto, el sistema es más favorable al reclamante. Otro marco todavía más riguroso en contra del presunto responsable se encuentra en el régimen de la responsabilidad.

4.3 ACCIDENTE DEL POZO IXTOC I

El pozo exploratorio denominado IXTOC-I, ubicado en la zona de Campeche, al suroeste del Golfo de México, se accidentó el 3 de junio de 1979, lo que provocó el derramamiento de tres millones de barriles de hidrocarburos durante 280 días.

El derrame de petróleo procedente del Pozo IXTOC-1, se extendió desde las costas de la península de Yucatán en la República Mexicana hasta las de Texas, En los Estados Unidos de Norteamérica, en forma de manchas pastosas y de alquitrán.

4.3.1 ANTECEDENTES

El 1° de Diciembre de 1978 se inició la perforación del Pozo IXTOC-1, localizado a 94 Km. al NW de Ciudad del Carmen, Campeche, entre 10° 20' de latitud norte y 92° 25' de longitud oeste. El objetivo de esta perforación fue determinar la existencia de hidrocarburos.

Al alcanzar la profundidad de 3,627 m., se observó pérdida parcial del fluido de perforación. Se controló esta pérdida y se procedió a extraer la tubería para colocar un tapón y faltando de extraer 200 metros de la sarta, se produjo un fuerte brote de aceite y gas a muy alta presión, mismo que llegó hasta la parte superior de la corona, iniciandose el fuego, probablemente, por una chispa producida al golpear el tubo contra una de las lámparas.

Ante el inminente peligro de explosión. se dio la orden para que el personal, ocupante de 63 hombres de la plataforma, la abandonara; cuando el personal abordaba las lanchas salvavidas se inició el incendio en la torre de perforación; siendo las 2 A.M. del día 3 de Junio 1979. En este momento se alertó a todas las unidades existentes en la zona, las que enviaron equipos contraincendio, embarcaciones de apoyo, lanchas de rescate, aviones y helicópteros.

Cuando se vió que era imposible controlar el pozo por los métodos convencionales., se contrató a la firma Martech International, de Houston, Texas, expertos en aspectos submarinos de la industria petrolera. La poca

visibilidad, las corrientes y la presión de salida del aceite dificultarán la operación de localización de la boca del pozo.

Cabe señalar que cuando ocurre un accidente en el mar, que origina derrames de petróleo, se presentan de modo fundamental dos aspectos: uno que consiste en tratar de controlar la fuga y el otro en evitar que se extienda el derrame, al procurar recuperar la mayor cantidad de aceite y dispersar el remanente para reducir al mínimo sus efectos contaminantes.

A partir del momento en que se tuvo conocimiento del descontrol del pozo Ixtoc No. 1, Petróleos Mexicanos movilizó todos los recursos humanos y materiales de la empresa, tanto para el control del pozo, como para evitar que se extendiera el derrame.

Después de evaluar el problema y elaborar un programa para la recolección del aceite y dispersión del remanente, se instalaron barreras flotantes disponibles, con el propósito de confinar el crudo y así facilitar su recolección con equipos desnatadores especiales.

Por tratarse de un pozo de alta producción y dada la magnitud del derrame, posteriormente se acudió a empresas extranjeras especializadas en las actividades de recolección y dispersión de derrames marinos, lo que redundó en una mayor efectividad lo que permitió aprovechar esa experiencia, para el conocimiento y entrenamiento sobre la marcha del personal de Petróleos Mexicanos.

"Esfuerzos realizados dieron como resultado la recolección de más de 100,000 barriles de aceite hasta el 14 de agosto de 1979. Paralelamente, se inició la perforación de los pozos direccionales de alivio, maniobra que empezó a tener éxito el 20 de noviembre de 1979, cuando uno de los pozos por fin entroncaría con el Ixtoc: 1, lo que alivió

con ello la presión de éste y permitió la inyección de agua de mar y de selladores artificiales. El otro pozo de alivio entroncaría días después. Posteriormente, el 9 de marzo, después de varios días de inyección de agua se apagó finalmente la llama del Ixtoc 1. El 17 del mismo mes las manifestaciones del flujo habían desaparecido. Por último, el 23 de marzo de 1980 a las 23 hrs., después de 295 días de descontrol fue cerrado totalmente el Pozo Ixtoc".⁴³

Las consecuencias ecológicas a largo plazo están en proceso de investigación, sin embargo se detectó con las primeras observaciones realizadas, al inicio del accidente, que el contenido de hidrocarburos en agua y en sedimentos se incrementó notablemente alrededor del pozo descontrolado.

Durante las primeras semanas del derrame, el pozo arrojaba 30,000 barriles de crudo al día, más gas, de los cuales se quemaba aproximadamente el 50%, el resto se derramó en el mar. Se instalaron barreras flotantes para confinar el crudo a la menor área posible.

Durante los 280 días que siguieron al inicio del accidente del Ixtoc-I, desde el 3 de Junio de 1979 hasta el 24 de marzo de 1980, se derramó un volumen aproximado de 3.1 millones de barriles de crudo (484,300 tons); de esta cantidad se quemó el 50%, se evaporó el 16.1%, se recolectó el 5.4% y se dispersó el 28.5%, según estimaciones de Petroleos Mexicanos.

"Al presentarse el descontrol del Pozo IXTOC-I, Petróleos Mexicanos puso en operación el "PLAN DE RESPUESTA EN GASTOS DE URGENCIAS", con el propósito de confinar y recolectar el mayor volumen posible del petróleo' derramado. Por otro lado la Armada de México

propuso un plan de emergencia para la tercera y quinta zona naval. El que consistía en vigilar la costera afectada por el derrame y apoyar las operaciones de limpieza de playas que realizaba PEMEX".⁴⁴

Para los efectos de limpieza del área afectada, PEMEX envió a ésta, varios kilómetros de barreras flotantes y recolectores de aceite, además, se contó con la ayuda de empresas Norteamericanas, Noruegas, Británicas así como de la guardia de Estados Unidos.

Al analizar los datos estadísticos de los principales derrames de petróleo en el mundo, el accidente del IXTOC-I, puede calificarse como el número uno, dado el volumen total derramado, que rebasa el récord mundial del accidente del Amoco-Cádiz en el canal de la Mancha, este volumen representó un gasto de limpieza alrededor de 2,000 millones de pesos mexicanos.

Con motivo del accidente del pozo y dado que provocó algunos daños por efecto de la contaminación en costas y aguas texanas, se discutió el tema de la posibilidad de fincar responsabilidad sobre México.

Aunque ninguna acción fue tomada en contra del Estado Mexicano para fincar sobre él responsabilidad internacional por la contaminación ocasionada, el tema es de especial importancia porque en el análisis del caso concreto se manejaron diversos puntos de vista.

- ✓ Todo hecho ilícito internacional de un Estado entraña responsabilidad internacional, reconocido por Roberto Ago, Relator Especial de la Comisión de Derecho Internacional.

⁴³ Información Científica y Tecnológica, El Ixtoc Cerrado, 1980, págs 8 y 9

⁴⁴ REPORTE TECNICO DEL DERRAME DEL IXTOC I, Primera Edición, Secretaría de Marina. Dirección General de Oceanografía, México, D.F., 1980. pág 4

- ✓ Jiménez de Aréchaga, al hacer referencia a los elementos esenciales para que se configure la responsabilidad internacional, habla de un acto u omisión que viola una obligación establecida por una regla de derecho internacional vigente, entre el Estado responsable del acto u omisión y el Estado perjudicado.
- ✓ Brownline la sintetiza y dice que la materia de la responsabilidad internacional se ocupa de la imputación y las consecuencias de hechos ilícitos.

El hecho en sí, que dió lugar al derrame del petróleo en el Golfo de México, no fue, obviamente, un hecho ilícito, dada la soberanía que se ejerce sobre los recursos naturales y el consecuente derecho de los Estados a explotarlos. Si se da un acto contaminante transfronterizo, difícilmente se podrá dar una causa de responsabilidad internacional, al Estado en cuyo territorio tuvo su origen en el acto de referencia.

Esto es así porque se tendría que concluir que no hubo un hecho ilícito internacional, tal y como se exige tradicionalmente para que se genere la responsabilidad.

De haber habido una convención bilateral entre México y Estados Unidos o una convención multilateral de la cual ambos Estados fuesen parte, que estableciera responsabilidad internacional en caso de daños ambientales transfronterizos, ahí estaría la fuente de la responsabilidad o del deber de otorgar una reparación, pero no siendo así, es difícil fincar responsabilidad internacional de México en el caso del derrame del IXTOC.

4.4 EXXON VALDEZ

La mayor catástrofe ecológica por vertido de petróleo al mar.

En la medianoche del 24 de marzo de 1989, el Exxon Valdez, un superpetrolero cargado con 1,246,155 barriles de crudo, chocó contra el Arrecife Bligh en la región sureste de Alaska conocida como Príncipe William, lo que causó la mayor catástrofe ecológica por vertido de crudo al mar de todos los tiempos. Alrededor de la quinta parte de la carga, 11.2 millones de galones (50,4 millones de litros), fueron derramados en ese instante al mar.

Científicos de EUA estimaron que el 35% del crudo derramado se evaporó, el 40% se depósito sobre las playas de la región del Príncipe William y el 25% restantes consiguió entrar en el Golfo de Alaska por lo que se afectó toda la zona de gran riqueza en vida salvaje.

4.4.1 ORGANIZACIÓN DE LAS TAREAS DE LIMPIEZA

"Los trabajos de limpieza se dividieron en tres fases: respuesta, evaluación de daños y restauración. La fase de respuesta fue coordinada por el Servicio de Guardacostas y el Departamento de Conservación Ambiental, ambos de EEUU. También tuvieron un papel fundamental las distintas agencias federales y estatales y las comunidades locales. En las fases de evaluación de daños y de restauración, las actividades llevadas a cabo fueron administradas por el Estado de Alaska y tres agencias federales. En estas dos últimas fases, también se construyó la base estatutaria para compensar económicamente a las distintas poblaciones humanas afectadas por la catástrofe".⁴⁵

⁴⁵ GONZALEZ, Roberto. LA MAYOR CATASTROFE ECOLOGICA POR VERTIDO DE PETROLEO AL MAR, Departamento de Conservación Ambiental. EUA. 1998, pág.6

4.4.2. FASE DE RESPUESTA:

Los esfuerzos de respuesta consistieron en la contención y limpieza del vertido, retirado y transporte de la carga no derramada, a otros buques petroleros.

Proclamación de áreas sensibles, inspección y evaluación de las playas y terrenos afectados, vuelos para determinar e investigar la superficie marina afectada, rescate de fauna salvaje, aplicación de severas gestiones de residuos y apoyo logístico.

Estos trabajos de limpieza costaron más de dos billones de dólares. Las técnicas utilizadas incluyeron: quemas de crudo, aplicación de dispersantes químicos, lavados con agua caliente y fría de la superficie marina y terrestre afectada, espumeo del petróleo, trabajos manuales y mecánicos.

Los estudios de evaluación de daños comenzaron con el objetivo principal de conocer los efectos causados por el vertido. La mayoría de estos estudios se llevaron a cabo en 1992, tres años después del accidente. Los estudios formaron el proyecto más grande de evaluación de daños de la historia de Estados Unidos, con un costo total que superó los 100 millones de dólares. Los estudios comprendieron cinco perspectivas diferentes:

- ✓ Daños inmediatos.
- ✓ Alteración de poblaciones a largo plazo
- ✓ Efectos letales.
- ✓ Efectos en los ecosistemas.
- ✓ Degradación del hábitat.

El vertido ocasionado por el Exxon Valdez causó daños en todos los niveles de la cadena trófica. Sin embargo, su alcance y gravedad en las distintas zonas afectadas fueron desiguales en las distintas zonas afectadas. Algunas especies se afectaron ligeramente como por ejemplo el oso y el ciervo, mientras que otras como la nutria de mar sufrieron grandes daños. El punto exacto de gravedad o alcance del daño causado por esta catástrofe es aún una incógnita y todavía es materia de discusión en las Cortes estadounidenses, en convenciones, congresos científicos y en obras escritas.

Por otra parte, la industria pesquera de Alaska, principal sustento económico de la mayoría de las familias, sufrió graves daños, lo que provocó en la población serios problemas sociales y psicológicos.

También fueron reconocidos como grandes daños los efectos producidos en los habitantes de las zonas afectadas, los cuales podrían continuar o aparecer en generaciones venideras. Por igual, se incluyeron los enormes efectos producidos en lugares de interés arqueológico o científico.

"Las cargas delictivas impuestas por el Estado de Alaska y los Estados Unidos a Exxon fueron aprobados el 8 de octubre de 1991. En ellas se obliga a Exxon a pagar al Estado de Alaska y a los Estados Unidos, 900 millones de dólares en un plazo no superior a diez años.

Este dinero es usado para restauración de la zona afectada. Aparte de la cantidad anterior, Exxon pagaría una multa de 250 millones de dólares. Con esta última cantidad se crean dos fondos de restitución de 50 millones de dólares cada uno. De los restantes 150 millones, 125 fueron perdonados a Exxon por su cooperación durante la limpieza y por las precauciones ambientales tomadas desde la catástrofe, otros 12

millones se destinaron al Fondo de Conservación de Tierras Anegadas y los 13 millones restantes fueron repartidos entre las víctimas del desastre como ayudas económica".⁴⁶

En la fase de restauración que aún está activa se incluyen aquellas acciones autorizadas por la ley federal para recuperar cualquier recurso natural lastimado, perdido o destruido como consecuencia del derramamiento de crudo.

⁴⁶ INTERNET, DESASTRES ECOLOGICOS, www.desastreecologicos.com

CAPÍTULO 5

PROPUESTAS

Los Jefes de Estado o los Gobiernos de los Estados deben coincidir en la necesidad de intensificar la cooperación internacional para elaborar o mejorar los marcos legales para la protección ambiental y establecer mecanismos suficientes para ejecutar y hacer cumplir los reglamentos ambientales, siempre que sus actividades se enfoquen a:

- ✓ Crear una Autoridad Marítima para enfrentar casos de contaminación en el mar.
- ✓ Desarrollar y armonizar instituciones ambientales.
- ✓ Aumentar la capacidad técnica y promover la concientización humana.
- ✓ Aprovechar y promover la ejecución de acuerdos y principios internacionales
- ✓ Crear reglamentos para el control de cumplimiento sobre seguridad marina y prevención de la contaminación en buques.

Es preciso que, en relación al tema de la prevención de la contaminación, los Gobiernos fortalezcan y fomenten la capacidad técnica para así atender las siguientes prioridades ambientales:

- Plaguicidas.
- Asuntos de saneamiento y desechos
- Contaminación por plomo y petróleo.
- Mejoramiento de la calidad del agua
- Problemas ambientales urbanos
- Promover la participación y concientización del público.

Enseguida, se presentan las siguientes propuestas de cooperación encaminadas a fortalecer la capacidad regional para prevenir y controlar la contaminación en sus diversas fuentes.

5.1. CREAR AUTORIDAD MARÍTIMA PARA ENFRENTAR CASOS DE CONTAMINACIÓN EN EL MAR.

La autoridad debe proponer métodos y lugares de disposición final y de reciclaje de sustancias tóxicas, así como la frecuencia de los embarques.

La autoridad debe tener programas de entrenamiento para el personal responsable del manejo de residuos peligrosos que asegure que todos estos sean manejados apropiadamente desde su generación, hasta su disposición final. El programa se debe fundar en leyes y reglamentos, así como en políticas y prácticas referidas al medio ambiente.

La autoridad debe tener procedimientos de emergencia para responder a derrames, fugas e incendios, en los cuales haya residuos peligrosos, así como el uso apropiado del equipo de emergencia a través de planes y procedimientos de emergencia y evacuación para responder por derrames.

Deben existir normas oficiales que regulen la limpieza y deben ser establecidas para proteger la salud humana y ambiental mediante el estudio de caso por caso. Algunas guías para las normas de limpieza son:

- Remover o tratar todas las aguas detectadas visualmente como afectadas.
- Documentar la investigación y la remediación del sitio.
- Documentar los hallazgos y procedimientos seguidos.

- Determinar una política ambiental existente que se adecue a la naturaleza, el tamaño y los impactos ambientales de las actividades de la organización de productos y servicios.

5.2. DESARROLLAR Y ARMONIZAR LAS POLÍTICAS, LEYES E INSTITUCIONES AMBIENTALES.

Primeramente debe haber acciones, consistentes en la recolección de información sobre políticas, leyes e instituciones ambientales. Esto, a través de Organismos Internacionales como la OEA, así como organizaciones no-gubernamentales, se buscará recopilar datos sobre el conjunto de políticas, leyes, reglamentos e instituciones existentes en relación con las prioridades ambientales mencionadas anteriormente. Cuando sea posible, podrán utilizarse las bases de datos que posean los organismos para su actualización.

Puede solicitarse la cooperación de la oficina regional del PNUMA para que brinde su asesoría en los aspectos para la prevención de la contaminación.

Se deberá también, hacer un estudio comparativo de las políticas, legislaciones y diseños institucionales de las administraciones ambientales existentes en los países y convocar reuniones de expertos ambientales, con el fin de presentar a los gobiernos propuestas para:

- ✓ Armonizar, sistematizar y aplicar políticas de prevención y control de la contaminación, elaborar listas de productos de uso prohibido como químicos, pesticidas y otros en línea que causen contaminación, crear leyes modernas para la prevención de la contaminación, examinar y armonizar los diseños de las instituciones ambientales encargadas de la aplicación de políticas y planes para prevenir la contaminación, para que, finalmente se adopten las decisiones para la entrada en vigor de las medidas más urgentes sobre las que exista consenso por medio de los funcionarios del más alto nivel.

5.3 AUMENTAR LA CAPACIDAD TÉCNICA Y PROMOVER CONCIENTIZACIÓN HUMANA

Se pueden realizar cursos, talleres y seminarios tendientes a la capacitación de los recursos humanos en temas de protección ambiental, con la participación de entidades gubernamentales, no-gubernamentales, organismos internacionales y entidades educativas. Estos tratarán temas específicos sobre modalidades de consumo de la biodiversidad, contaminación por productos químicos tóxicos, desechos peligrosos, sólidos y radioactivos, derecho ambiental, educación y medio ambiente.

Para procurar la cooperación tecnológica se puede optar por la creación de grupos de gestión.

- Ante organismos internacionales y terceros países para la selección y obtención de tecnologías limpias; y,
- Ante organismos internacionales, instituciones financieras y los países interesados a fin de conseguir el financiamiento para:
 - ✓ la transferencia y adquisición de tecnologías
 - ✓ el estudio y ejecución de proyectos para la prevención y el control de la contaminación.

Estos grupos buscarán incrementar la participación e influencia de los países interesados para así facilitar la ejecución de proyectos ambientales.

5.4.- APROVECHAR Y PROMOVER LA EJECUCIÓN DE ACUERDOS Y PRINCIPIOS INTERNACIONALES.

Se propone impulsar el seguimiento e implementación de los acuerdos adoptados en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y

Desarrollo -CNUMAD- en especial los relativos a la Prevención de la Contaminación, así como impulsar la activa participación y coordinación de posiciones de los países involucrados.

Los acuerdos y principios internacionales deben proponer la cooperación entre los Estados, destinados a reducir los riesgos ambientales, especialmente al mejoramiento de la calidad del agua.

Surge la necesidad objetiva de regular la actividad de los Estados en el Océano, investigar violaciones que cometan y vigilar contradicciones y, de este modo, establecer un orden legal homogéneo. En calidad de instrumento se utiliza convocar a las organizaciones marítimas internacionales, que desempeñan un papel sustancial en la formación y desarrollo de las normas del Derecho Internacional del Mar.

Las organizaciones intragubernamentales son sujetos activos del Derecho Internacional del Mar, son asociaciones de varios Estados soberanos a base de un tratado común y que determinan los objetivos y principios de su cooperación, correspondientes a los postulados del Derecho Internacional.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- La contaminación del mar es definida como la introducción por el hombre, en forma directa o indirecta, de sustancias o energía en el medio marino, con efectos perjudiciales a los recursos vivos.

SEGUNDA.- La contaminación constituye un peligro para la salud humana, crea impedimentos para las actividades que se desarrollan en los mares, va en detrimento de la calidad del agua y de su utilización.

TERCERA.- Todos los Estados tienen el deber de proteger y preservar el medio marino y particularmente de evitar la contaminación, especialmente cuando afecte a zonas en que esté situado un recurso internacionalmente compartido.

CUARTA.- El aprovechamiento del Océano mundial figura entre los problemas globales del desarrollo de la humanidad, es una necesidad prácticamente de todas las naciones.

QUINTA.- Los países en vías de desarrollo, que en su mayoría están vitalmente interesados en utilizar las riquezas del océano mundial, plantean la conveniencia de que todos los Estados hagan esfuerzos comunes para aprovechar los recursos oceánicos.

SEXTA.- El Derecho del Mar esta compuesto por un conjunto de normas en constante evolución. A pesar de su larga tradición, el derecho del mar no posee principios inmutables

SEPTIMA.- Si el hombre continúa con diversas prácticas que minen la vida marítima en varios puntos del globo se dará el caso de que el beneficio de los mares, proveniente de la explotación de sus recursos, disminuya hasta llegar a extinguirse.

OCTAVA.- Se reconoce que la solución más eficaz, a los problemas de contaminación ambiental, es evitar la generación de residuos por medio de la aplicación de tecnologías limpias que corrijan el problema desde su origen. Esta solución puede ser adoptada tanto en las industrias nuevas como en aquellas que procuran la modernización de sus instalaciones productivas.

NOVENA.- La prevención de la contaminación ha evolucionado rápidamente hasta convertirse en la tendencia dominante entre las estrategias de gestión de la contaminación para el próximo siglo.

DECIMA.- Los gobiernos tienen que intensificar la cooperación internacional para mejorar los marcos legales referentes a la protección ambiental.

ONCEAVA.- Con el tiempo se podrá prevenir y controlar la contaminación en sus diversas fuentes, siempre y cuando las leyes, reglamentos, políticas y prácticas sean homogéneos y se respeten

DOCEAVA.- Las leyes y acuerdos deben proponer la cooperación entre los Estados que tiendan a reducir los riesgos ambientales y preservar la calidad del agua.

TRECEAVA.- México ha destinado, por lo menos cuatro décadas, sus mejores esfuerzos y recursos diplomáticos para asegurar que, en la arena internacional se perfilen y consoliden, con la mayor claridad posible, las reglas respecto a la conducta de los Estados en los océanos.

CATORCEAVA.- Uno de los problemas cardinales hoy en día es el de realizar de manera consecuente y en todo el orbe, los principios y normas de Derecho Internacional del Mar, con objeto de asegurar la eficacia del orden jurídico internacional existente en beneficio de la humanidad.

OCTAVA.- Se reconoce que la solución más eficaz, a los problemas de contaminación ambiental, es evitar la generación de residuos por medio de la aplicación de tecnologías limpias que corrijan el problema desde su origen. Esta solución puede ser adoptada tanto en las industrias nuevas como en aquellas que procuran la modernización de sus instalaciones productivas.

NOVENA.- La prevención de la contaminación ha evolucionado rápidamente hasta convertirse en la tendencia dominante entre las estrategias de gestión de la contaminación para el próximo siglo.

DECIMA.- Los gobiernos tienen que intensificar la cooperación internacional para mejorar los marcos legales referentes a la protección ambiental.

ONCEAVA.- Con el tiempo se podrá prevenir y controlar la contaminación en sus diversas fuentes, siempre y cuando las leyes, reglamentos, políticas y prácticas sean homogéneos y se respeten

DOCEAVA.- Las leyes y acuerdos deben proponer la cooperación entre los Estados que tiendan a reducir los riesgos ambientales y preservar la calidad del agua.

TRECEAVA.- México ha destinado, por lo menos cuatro décadas, sus mejores esfuerzos y recursos diplomáticos para asegurar que, en la arena internacional se perfilen y consoliden, con la mayor claridad posible, las reglas respecto a la conducta de los Estados en los océanos.

CATORCEAVA.- Uno de los problemas cardinales hoy en día es el de realizar de manera consecuente y en todo el orbe, los principios y normas de Derecho Internacional del Mar, con objeto de asegurar la eficacia del orden jurídico internacional existente en beneficio de la humanidad.

BIBLIOGRAFIA

- * **CERVANTES, AHUMADA, Raúl, DERECHO MARITIMO**, Cuarta Edición, Editorial Herrero S.A., México, 1980.
- * **CERVANTES, AHUMADA, Raúl, SOBERANIA DE MEXICO SOBRE LAS AGUAS TERRITORIALES Y EL PROBLEMA DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL**, Primera Edición, Editorial Porrúa S.A., México, 1952.
- * **CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**. Cuarta Edición, Secretaría de Gobernación, México D.F., 1999.
- * **DIAZ, Luis Miguel, RESPONSABILIDAD DEL ESTADO Y CONTAMINACION**, Segunda Edición, Editorial Porrúa S.A., México, 1982.
- * **ENCICLOPEDIA ESPASA CALPE, TOMO XXIV**, Octava Edición, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid, 1979.
- * **GARCIA ARIAS, Luis, ESTUDIO PRELIMINAR DE LA LIBERTAD DE LOS MARES**, Primera Edición, Editorial Tecnos, Madrid, 1956.
- * **GONZALEZ, Roberto, LA MAYOR CATASTROFE ECOLOGICA POR VERTIDO DE PETROLEO AL MAR**, Primera Edición, Departamento de Conservación Ambiental, EUA, 1998.
- * **GOMEZ, Alonso, TEMAS SELECTOS DE DERECHO INTERNACIONAL**, Primera Edición, UNAM, México D.F., 1986.
- * **INTERNET. DESASTRES ECOLOGICOS**
* www.desastresecologicos.com
- * **McCONNAUGHEY, Bayard, INTRODUCTION TO MARINE BIOLOGY**, Tercera Edición, Waveland Press, Illinois.
- * **PONTAVICE, E, COMPENSATION FOR TRANSFRONTIER POLLUTION DAMAGE**, Cuarta Edición, Nueva York, 1997.

- * **R.M. , ZACHER, POLLUTION, POLITICS AND INTERNATIONAL LAW. TANKERS AT SEA**, Segunda Edición, Universidad de California, 1979.
- * **REPORTE TECNICO DEL DERRAME DEL IXTOC-1**, Primera Edición, Secretaría de Marina, Dirección General de Oceanografía, México D.F., 1980.
- * **SOBRAZO, Alejandro, REGIMEN JURIDICO DEL ALTAMAR**, Primera Edición, Editorial Porrúa S.A., México, 1985.
- * **SOLIS ,GUILLEN, Eduardo, DERECHO OCEANICO**, Segunda Edición, Editorial Porrúa S.A., México, 1987.
- * **SEPULVEDA, César, DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO**, Décima Tercera Edición, Editorial Porrúa S.A., México D.F, 1968.
- * **SZÈKELY, Alberto, DERECHO DEL MAR**, Primera Edición, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México D.F., 1991.